This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Acerca de este libro

Esta es una copia digital de un libro que, durante generaciones, se ha conservado en las estanterías de una biblioteca, hasta que Google ha decidido escanearlo como parte de un proyecto que pretende que sea posible descubrir en línea libros de todo el mundo.

Ha sobrevivido tantos años como para que los derechos de autor hayan expirado y el libro pase a ser de dominio público. El que un libro sea de dominio público significa que nunca ha estado protegido por derechos de autor, o bien que el período legal de estos derechos ya ha expirado. Es posible que una misma obra sea de dominio público en unos países y, sin embargo, no lo sea en otros. Los libros de dominio público son nuestras puertas hacia el pasado, suponen un patrimonio histórico, cultural y de conocimientos que, a menudo, resulta difícil de descubrir.

Todas las anotaciones, marcas y otras señales en los márgenes que estén presentes en el volumen original aparecerán también en este archivo como testimonio del largo viaje que el libro ha recorrido desde el editor hasta la biblioteca y, finalmente, hasta usted.

Normas de uso

Google se enorgullece de poder colaborar con distintas bibliotecas para digitalizar los materiales de dominio público a fin de hacerlos accesibles a todo el mundo. Los libros de dominio público son patrimonio de todos, nosotros somos sus humildes guardianes. No obstante, se trata de un trabajo caro. Por este motivo, y para poder ofrecer este recurso, hemos tomado medidas para evitar que se produzca un abuso por parte de terceros con fines comerciales, y hemos incluido restricciones técnicas sobre las solicitudes automatizadas.

Asimismo, le pedimos que:

+ *Haga un uso exclusivamente no comercial de estos archivos* Hemos diseñado la Búsqueda de libros de Google para el uso de particulares; como tal, le pedimos que utilice estos archivos con fines personales, y no comerciales.

+ *No envíe solicitudes automatizadas* Por favor, no envíe solicitudes automatizadas de ningún tipo al sistema de Google. Si está llevando a cabo una investigación sobre traducción automática, reconocimiento óptico de caracteres u otros campos para los que resulte útil disfrutar de acceso a una gran cantidad de texto, por favor, envíenos un mensaje. Fomentamos el uso de materiales de dominio público con estos propósitos y seguro que podremos ayudarle.

+ *Conserve la atribución* La filigrana de Google que verá en todos los archivos es fundamental para informar a los usuarios sobre este proyecto y ayudarles a encontrar materiales adicionales en la Búsqueda de libros de Google. Por favor, no la elimine.

+ *Manténgase siempre dentro de la legalidad* Sea cual sea el uso que haga de estos materiales, recuerde que es responsable de asegurarse de que todo lo que hace es legal. No dé por sentado que, por el hecho de que una obra se considere de dominio público para los usuarios de los Estados Unidos, lo será también para los usuarios de otros países. La legislación sobre derechos de autor varía de un país a otro, y no podemos facilitar información sobre si está permitido un uso específico de algún libro. Por favor, no suponga que la aparición de un libro en nuestro programa significa que se puede utilizar de igual manera en todo el mundo. La responsabilidad ante la infracción de los derechos de autor puede ser muy grave.

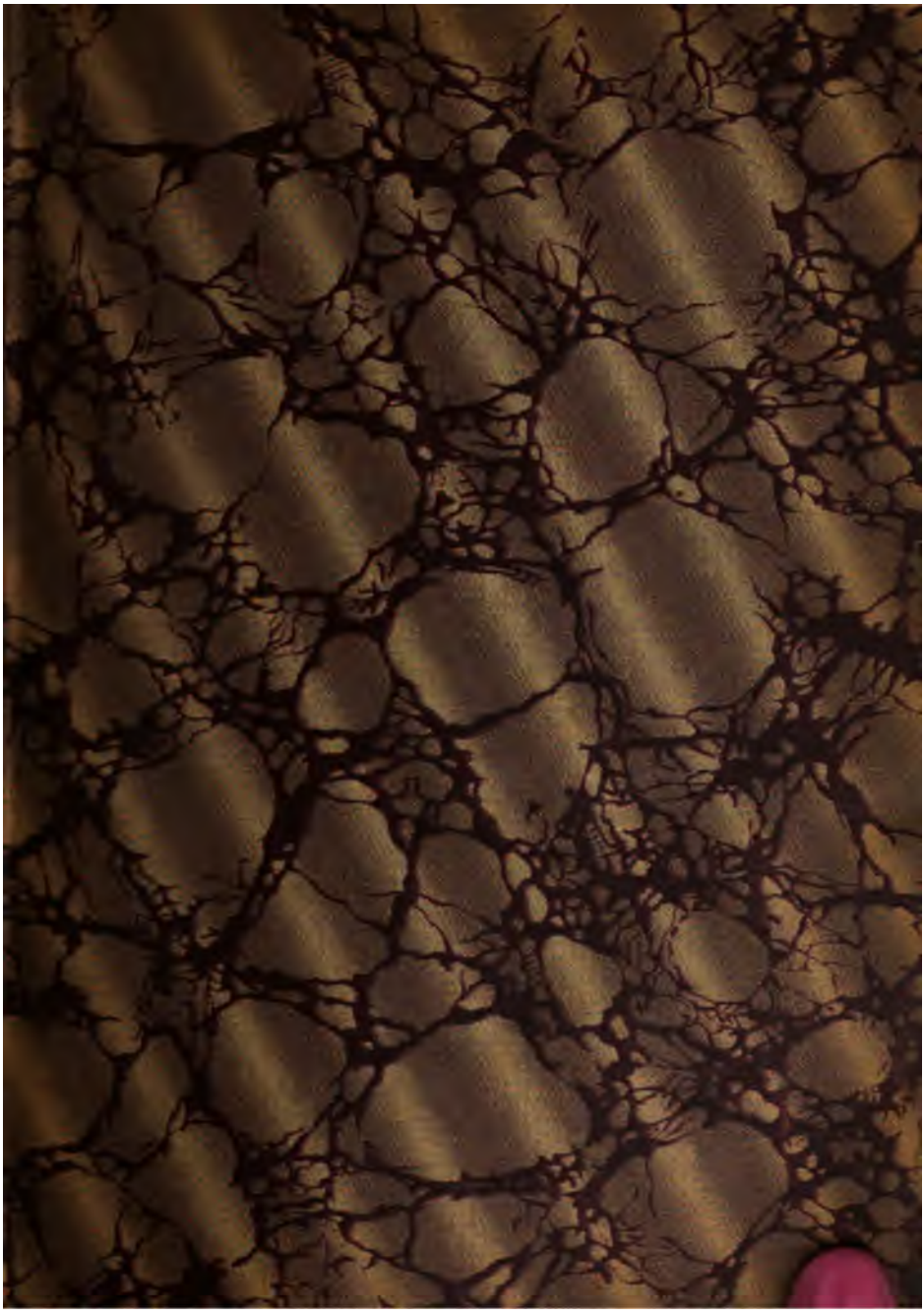
Acerca de la Búsqueda de libros de Google

El objetivo de Google consiste en organizar información procedente de todo el mundo y hacerla accesible y útil de forma universal. El programa de Búsqueda de libros de Google ayuda a los lectores a descubrir los libros de todo el mundo a la vez que ayuda a autores y editores a llegar a nuevas audiencias. Podrá realizar búsquedas en el texto completo de este libro en la web, en la página `http://books.google.com`

C 7178.87.7

Harvard College Library

BOUGHT WITH MONEY
RECEIVED FROM THE
SALE OF DUPLICATES



NOTAS DE VIAJE

Es propiedad del autor

Salvador Camacho Roldan

SALVADOR CAMACHO ROLDÁN

NOTAS DE VIAJE

(COLOMBIA Y ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA)

CUARTA EDICIÓN

PARÍS
GARNIER HERMANOS
Libreros editores
6, RUE DES SAINTS-PÈRES

BOGOTÁ
LIBRERIA COLOMBIANA
CAMACHO ROLDÁN & TAMAYO

1898

SA 7178.87.7

HARVARD COLLEGE
DEC 5 1917
LIBRARY

Inflicate money

DOS PALABRAS

Con el objeto de hacer en los Estados Unidos y en Europa algunas compras para la LIBRERÍA COLOMBIANA, de Bogotá, y sin pensamiento alguno de escribir luego impresiones de viaje, emprendí éste hacia esas regiones á mediados de abril de 1887. Por complacer á mis hijos, que han deseado tener más noticias de esos lugares distantes que las pocas transmitidas en mi correspondencia doméstica, escribo hoy estos recuerdos, sin pretensiones de ninguna clase. Absorbido en lo general por el trabajo laborioso y exigente de compras menudas de artículos muy variados, no tuve ocasión propicia para observar las costumbres ni estudiar el estado social é industrial de los países que recorrí. La lectura de periódicos, la asistencia, no muy frecuente, á los teatros, la vista rápida de los caminos y las calles, y conversaciones fugaces con compañeros ocasionales de viaje; he ahí todas mis fuentes de información.

Con tan escasos elementos, ¿á qué fin escribir estos recuerdos? se preguntará, y la respuesta á la verdad no deja de ser embarazosa. Mi objeto es, sin embargo, abrir el camino á otros que con mejores medios de instrucción quieran atreverse á seguir mi ejemplo, presentando á nuestros conciudadanos, desde el punto de vista de nuestras ideas nacionales, en trabajos mejor elaborados, el espectáculo de pueblos distintos del nuestro.

Considero un deber hacer partícipes de las impresiones recibidas en países más adelantados, á aquellos de mis compatriotas que quieran someterse á la tarea — probablemente enojosa — de leer estos renglones, para que al volver la vista hacia nuestra situación, se reflexione sobre ella con miras conducentes al interés general. Siento que no se vive para sí mismo tan solo. Miembro de una comunidad política y social á cuya existencia debo la escasa felicidad que se puede encontrar en la vida, mis impresiones no deben ser enteramente personales : juzgo un deber dividirlas con los míos. Doy lo que puedo dar, y no estoy obligado á más.

Bogotá, junio 1890.

INTRODUCCIÓN

El autor de este libro no necesita de que nadie lo presente al público para el cual ha escrito. Este público lo conoce de tiempo atrás, y está acostumbrado á ver en él uno de los espíritus más cultos y mejor cultivados no sólo de Colombia sino de toda la América, una inteligencia superior y poderosa, igualmente apta para el análisis de los hechos y la generalización de las ideas, un investigador infatigable, ávido y escrupuloso al propio tiempo, una alma ardiente y generosa y un carácter lleno de entereza y honradez. Conócenlo cuantos le vieron desempeñar en 1855 las delicadas funciones de acusador nacional en una causa célebre. Conócenlo los hacendistas hispano americanos por su magistral memoria sobre el crédito y hacienda de Colombia, presentada al Congreso de 1872. Conócenlo los amigos de las letras, entre otras producciones de su gallarda pluma, por su excelente prólogo á las poesías de Gregorio Gutiérrez González, y su bella apología del carácter y la obra del presidente Lincoln, que traducida al in-

glés corre impresa en la respectiva colección hecha por orden de este gobierno. Sus compatriotas le conocen aún más ampliamente por sus trabajos periodísticos de más de cuarenta años, entre los cuales figuran páginas que merecen tanto como las de Armand Carrel y mucho más que las de Girardin, los honores y la perdurabilidad de una edición especial. Recordaremos entre otros, sus artículos relativos á Méjico y á las repúblicas del Pacífico, en la época en que esas naciones eran blanco de la agresión extranjera, sus comentarios sobre la guerra de secesión en este país, la defensa que hiciera de la disposición constitucional que mandaba incorporar en la legislación colombiana los principios y reglas del derecho de gentes, con mira á prevenir las guerras civiles ó hacerlas menos prolongadas y desastrosas, y, finalmente, su admirable descripción de la catástrofe ocurrida en Santiago de Chile el año de 64, que no obstante fué escrita con los escasos datos de algunas cartas particulares. En política, Camacho Roldán es liberal demócrata; liberal de escuela más que de partido, y demócrata sin servilismo y sin participar de ninguna de las pasiones de las muchedumbres. En moral su criterio es el de la utilidad, pero basada en la justicia. No pertenece, que sepamos, á ninguna religión positiva,

lo que no obsta para que su espíritu sea, en cierta medida, religioso, á pesar de su predilección absoluta por el método experimental y positivo, que mutila necesariamente la naturaleza humana, limitando el ejercicio de sus más elevadas facultades. Como escritor, su estilo es el reflejo fiel de su carácter, lleno de colorido, de vigor y de relieve, de músculo y de fibra, ampliado por la oportuna reminiscencia histórica, rara vez por la abundancia estéril de las palabras, vibrante de indignación ó de ironía cuando se dirige á los poderosos injustos, tierno, delicado y hasta poético al tratarse de los débiles y desamparados. La frase es gallarda, siempre medida, notándose á las claras, que el escritor ejerce sobre su pluma el mismo vigilante dominio que sobre su carácter personal, naturalmente áspero y anguloso, pero admirablemente suavizado por la educación.

Camacho Roldán ha ocupado en su país los puestos más eminentes en la magistratura política, en la judicial y en las cámaras, cuyas discusiones ha ilustrado como profundo razonador, y más de una vez con verdadera elocuencia. Todos los partidos políticos le han dado y le conservan su estimación y su respeto, ninguno la popularidad. Varias veces ha sonado su nombre como candidato para la presidencia de la re-

pública, pero él no se ha tomado el trabajo de tender la mano á los proponentes, y éstos han pasado de largo. Las democracias gustan de que se les agradezca su confianza, y aun de que se les corteje por ella. Camacho ha escrito el libro que tenemos á la vista, frisando ya en la vejez, que en aquellos climas, y en aquellos luchas, es precoz, sobre todo para los hombres públicos, y, sin embargo, al recorrer las páginas de ese libro se ve brillar la juventud, en la firmeza de la mano, en la prontitud y propiedad de la palabra, en el calor de la apreciación y del juicio, y sobre todo, en la fe que al autor le inspiran el destino de los pueblos de América y sus propios ideales.

Las 900 y tantas páginas de que consta el libro están consagradas en primer lugar á Colombia, y luego á los Estados Unidos, cuya geografía, historia, instituciones políticas y sociales y carácter y costumbres de su pueblo, conoce Camacho tan bien como los de su propio país, ya por haberlos estudiado de tiempo atrás en los libros, ya por haberlos visitado detenidamente, primero en 1867 y recientemente en 1886. La parte referente á Colombia puede considerarse como la historia, aunque sucinta, de la lucha hace largo tiempo empeñada por la gran masa de población de origen español asentada en las pla-

nicies andinas para comunicarse fácil y seguramente con el mar, cuyo nivel es el de la civilización, y esto á través de más de dos cientas leguas de distancia y de enormes dificultades topográficas y de clima, á primera vista poco menos que insuperables. El autor, que ha tomado buena parte en esa lucha, nos la presenta en todas sus faces: describe sus jornadas y peripecias, recuerda con elogio sus soldados, sus héroes y sus mártires, cuenta las derrotas sufridas, siempre por causa de la inseguridad pública, las victorias hasta aquí alcanzadas, el estado actual de las cosas, los trabajos emprendidos y las esperanzas que ellos sugieren.

Mientras desciende caballero en una mula, de lo alto de la montaña por el mismo camino que recorrieron los virreyes españoles; y mientras surca á bordo del vapor las aguas del Magdalena, el viajero traza á grandes rasgos el complicado organismo geográfico de todo el país y el particular de cada zona, las tierras y sus cultivos, los pobladores y sus condiciones étnicas, la agricultura y sus productos, las mejoras que ella reclama, los cambios que pueden asegurarle próspero desarrollo, mide las distancias, aglomera y comenta datos estadísticos, echa una mirada inteligente sobre los bosques y las riquezas explotables que contienen, pinta, en fin,

aquella magnífica naturaleza tropical en su aspecto más brillante ó en sus momentos más solemnes con imaginación de poeta y paleta de artista. Abundan igualmente las reminiscencias históricas del tiempo de la conquista y de la guerra de independencia, no faltan anécdotas oportunas narradas con donaire y alusiones políticas discretas y siempre patrióticas, como que vienen de un espíritu sereno, aunque á veces entristecido por la memoria de lamentables escenas. En una palabra, el itinerario de Bogotá hasta las bocas del Magdalena y las ciudades del litoral atlántico, es completo, animado, lleno de color y de vida, y tan instructivo que ningún otro pudiera ofrecerse á título de información y de guía, que satisfaciese tanto como éste la curiosidad é interés del viajero.

Después de que, gracias al celo inteligente de los hermanos Echeverría, aparecieron recopiladas en un tomo, hoy agotado, los celebrados artículos de la peregrinación de *Alpha*, que contienen, como se sabe, magistral descripción de buena parte del territorio y poblaciones del norte y centro de Colombia, no se ha publicado allá trabajo de este género que encierre el interés y la originalidad genuina en que abundan las páginas del libro del Sr. Camacho. Su ojeada sobre las ciudades de Colón y Panamá y los tra-

bajos del canal, no es menos pintoresca, nutrida de informes y de datos, y abundante en juicios que revelan, como siempre, en el viajero, un espíritu fulminador y filosófico.

Recordemos, de paso, que el señor Camacho gobernó con acierto aquella importante sección colombiana en una época difícil, ó sea durante el tránsito de las emigraciones, con destino á California, y mientras se construía el ferrocarril de Panamá, circunstancia que da mayor peso á sus luminosas indicaciones sobre el régimen de libertades municipales que conviene desarrollar allí para común provecho de esas poblaciones y de la unidad nacional. Reconocemos, por nuestra parte, esa autoridad, pero sin seguir al señor Camacho hasta su conclusión extrema y favorable al restablecimiento del sistema federativo, dos veces ensayado en Colombia y en ambas con resultados desastrosos. Que la topografía del país, la diversidad de sus organismos económicos, la de las condiciones étnicas de su población, y las diferentes necesidades de cada uno de sus grupos, exigen para su mejor desarrollo una gradual descentralización administrativa, es punto sobre el cual están de acuerdo todos los hombres ilustrados y sensatos de Colombia: pero nos permitimos dudar que sean muchos los que después de la ex

periencia de los últimos 25 años insistan en volver á la federación, y mucho menos en medio de las ruinas que su segundo ensayo ha acumulado. Tal vez una larga convalecencia, por lo menos de otro cuarto de siglo, permita crear riquezas, espíritu público, y levantar una generación que no participe de los odios y desfallecimientos de la que dirigió aquel ensayo, y entonces podrá tentarse el ensanche de las libertades municipales, hasta llegar si es posible á una tercera prueba, que acaso resulte menos desgraciada que las anteriores. Sería consolador que hombres de la escuela evolucionista y tan competentes como el señor Camacho diesen á la opinión liberal, sobre la cual ejercen legítima influencia, tan saludable dirección.

Tampoco estamos de acuerdo con el escritor en algunos otros de sus más prominentes juicios, mas como quiera que estas líneas no se escriben con intento de crítica ó refutación, sino simplemente para dar una idea general del libro y estimular á su atenta lectura, nos limitamos á volver con breves consideraciones sobre un solo punto de nuestra divergencia.

En concepto del señor Camacho las tierras tropicales de América están condenadas á una ley fatal, la de no ser colonizables sino con el concurso de razas, moral é intelectualmente in-

feriores, pero provistas de suficiente fuerza física, para soportar el trabajo bajo la acción abrumadora de aquellos climas. Los individuos de la raza blanca carecen de esa fuerza, y ello explica el carácter primitivo de la colonización verificada con brazos africanos. No negamos el hecho, pero el señor Camacho sabe muy bien hasta qué punto los crecientes progresos de la civilización industrial neutralizan la influencia de los climas más adversos, por la sustitución del trabajo de la máquina al de los brazos, por el perfeccionamiento científico de los métodos de procedimiento, y finalmente, por la educación física y las reglas de higiene, que tienden á generalizar la aptitud del hombre de todas las razas para el dominio y apropiación de las fuerzas naturales. Que los españoles, conquistadores rudos y ávidos colonizadores, apelaran al brazo africano, para extraer los metales preciosos y cultivar superficialmente las tierras tropicales del nuevo mundo, es cosa que se explica por la rudeza y barbarie de los sistemas de trabajos que entonces se usaban. Esos sistemas requerían un enorme consumo de fuerza muscular, al que sólo podían hacer frente los individuos de aquella raza infeliz, con tal objeto esclavizada. Hoy ese enorme consumo se ha hecho innecesario, y el trabajo manual que aun

se requiere, es más bien función de la inteligencia, que de la fuerza material del hombre. Hace treinta años el azúcar de Cuba, por ejemplo, era, según feliz y enérgica expresión de Reinoso, sangre africana cristalizada, mientras que ahora, esta cristalización es en sus dos terceras partes obra de la ciencia. La operación del deshierbo que antes requería centenares de trabajadores, encorvados sobre el estrecho surco durante nueve ó diez horas del día, la ejecuta hoy en pocas horas una máquina que funciona tan fácil y sencillamente como las de riego y barrido que recorren las calles de esta metrópoli. Semejante transformación en los sistemas é instrumentos del trabajo, necesariamente tienen que producir otra proporcional en las aptitudes de todas las razas para el dominio y explotación de cualquier zona, por bravío que sea su clima. De otro modo no se explicarían los insistentes ensayos de colonización europea en el norte del Brasil y Cuba, y los que prepara Alemania en las regiones del África ecuatorial, ensayos, de los cuales debemos esperar el resultado antes de inclinarnos ante la fatal ley de que nos habla el señor Camacho. Ni vemos tampoco donde se tomarían los brazos africanos para la colonización; no sería en este país, cuyo trabajador negro está bien arrai-

gado, contento y satisfecho de su salario, ni en las Antillas británicas, pues que el elemento trabajador de esa clase llevaría á su nueva patria los mismos vicios y el mismo abandono que la mantiene en la miseria y poco menos que barbarizada en la propia. Sería pues, preciso traer esa clase de colonos directamente del África, tal vez de la República de Liberia, donde según el testimonio de varios viajeros los inmigrantes negros de este país han perdido gradualmente el mediano nivel de civilización que de aquí llevaran, sin duda por faltarles la presencia y el apoyo de una raza superior. Pensamos como el señor Camacho, que esta raza ha sido inicuamente retardada en su desarrollo, entre otras causas, por la institución infame de la esclavitud. Creemos como él en su relativa capacidad y, sobre todo, en su derecho á obtener un rayo del sol que calienta y vivifica á las demás criaturas humanas; pero su presente estado de regeneración moral, aun en los países donde ésta es más protegida y fomentada por las instituciones y las costumbres, no justifica por ahora el generoso optimismo del escritor. Hace cerca de un siglo que la asociación africana de Haití se gobierna con perfecta independencia, el territorio que habita es uno de los más ricos y mejor situados del mundo, y su po-

sición la mantiene á cubierto, hasta donde es posible, de vecinos inquietos y peligrosos. Ello, no obstante, la pintura que de la república negra nos ha hecho recientemente un caballero inglés que residió allí, está muy lejos de ser tranquilizadora, y por el contrario, hay páginas en su libro que no pueden leerse sin estremecimiento. Lejos, pues, de reincidir en antiguos y muy costosos errores, contentémonos con curarnos en cuanto es posible de sus funestas consecuencias Apresuremos por medio de la educación, de las instituciones políticas y civiles, y del espíritu fraternal del cristianismo, la obra de asimilación y transformación de las gotas de sangre africana que corren por las venas de aquellas sociedades; pero al tratarse de dar mayor actividad y fuerza á su diverso organismo por la incorporación de nuevos elementos, procuremos que éstos sean los más aparentes para acelerar el progreso. La ciencia no opera la trasfusión de la sangre más pobre, sino con la más rica que puede proporcionarse. Un organismo social, fuerte y ya constituído, recibe y asimila sin peligro elementos étnicos de calidad inferior y aun intrínsecamente dañinos: pero los organismos débiles y en formación, los que luchan, además, con vicios hereditarios provenientes de igual causa, no pueden hacer otro

tanto sin riesgo de complicar gravemente el problema de su desarrollo. En este sentido, el Perú debe considerar como una fortuna la cesación de la inmigración china, producida por los abusos de sus plantadores, pues así se libró del ya iniciado cruzamiento de aquella raza con la indígena, cruzamiento productor del tipo más miserable entre todos los que registra la escala de las razas humanas.

Las restantes páginas del libro del Sr. Camacho están consagradas á este país, de cuya civilización é instituciones políticas es entusiasta, aunque no incondicional admirador. En vez de dar una pálida idea del magnífico cuadro que él nos traza, cuadro en el que marca algunas sombras, al lado de muchas y brillantes luces, preferimos que los lectores lo contemplen. Por lo demás, el libro entero, pensado con vigor y escrito con intención, claridad y excelentes dotes de estilo, encontrará seguramente favor y simpatía en unos, impugnación por lo menos parcial en otros, indiferencia en ninguno. Es una voz que se hará oír.

*
* *

Salvador Camacho Roldán nació el año de 1827 en las llanuras de Casanare, históricamente célebres por haberse salvado en ellas en 1816

la causa de la América independiente. Su padre, distinguido servidor de esa causa, figuró como miembro del último Congreso de la gran Colombia, el mismo que Bolívar proclamó « admirable », y aunque amigo personal de Santander, á la sazón proscrito y afiliado en el naciente partido liberal, contrario á la política boliviana, propuso é hizo aprobar una ley de honores y recompensas al Libertador, que acaba ba de desprenderse del mando. Noble y única manifestación de gratitud nacional sugerida por un adversario, en la que, sin duda, se reposó más de una vez el espíritu del grande hombre cuando abrevado de amargura y víctima de crueles decepciones se encaminaba á su tumba de Santa Marta.

Camacho Roldán se educó en la escuela de la adversidad, á la sombra del hogar paterno, y recibió su instrucción en los colegios públicos de Bogotá. Incorporado luego al cuerpo de abogados de la república como coronamiento de su carrera escolar, se inició en 1849 en la vida pública al frente del periódico político *El Siglo*, en el que colaboraron sus jóvenes amigos Antonio María Pradilla y Medardo Rivas.

En 1850 fué llamado á desempeñar el importonte puesto de Director de rentas y contribuciones en el ramo de la hacienda nacional, del

que se separó en 1852 para ejercer la gobernación de la provincia de Panamá, donde entre nacionales y extranjeros dejó los más gratos recuerdos como caballero y magistrado.

Partidario fervoroso de la reforma constitucional de 1853, la defendió como soldado en la campaña contra la dictadura militar que pretendió anularla, y fué nombrado para llevar la voz de la nación en la célebre causa de responsabilidad que se instruyó y falló contra el ciudadano que en esa época desempeñaba la presidencia de la República.

Retirado de la política en 1855, se puso al frente de la agencia general de negocios que había fundado en unión de sus hermanos y que hoy existe bajo su dirección y con su nombre.

En 1861 volvió á ocuparse en la cosa pública como secretario del gobierno de Cundinamarca, en la convención nacional de Ríonegro, en representación de aquel Estado, más tarde como designado en ejercicio de la presidencia de la Unión y durante varios períodos administrativos hasta 1884, en las secretarías de hacienda y del tesoro, en la del interior, en las cámaras nacionales y en las asambleas de los Estados.

Ha colaborado constantemente en la prensa colombiana y fundado varios periódicos doctrinarios que ejercieron considerable influencia en

la opinión pública. Sus estudios preferentes son la historia, en particular la de América, las ciencias sociales y las físicas y naturales.

Profundamente versado en las cuestiones económicas, y particularmente en las que se refieren á la organización de la hacienda y crédito nacionales, ha esclarecido unas y otras en diversos trabajos, de los cuales el más notable es la extensa memoria que como secretario del ramo preparó y publicó en 1872. Este trabajo llamó vivamente la atención dentro y fuera del país, y se le considera al par con los informes del mismo género presentados en su época por Castillo y Rada, Murillo, Plata y Núñez.

Ha sido de los primeros en dar á la estadística la importancia que le corresponde. Con una memoria feliz retiene admirablemente todos sus datos, y cuando llega el caso despliega legiones de números y los hace hablar de acuerdo con sus teorías. Un espiritual amigo suyo, el conocido escritor Emiro Kastos, lo ha llamado, con tal motivo, el « rey de los números ».

Las opiniones políticas de Camacho Roldán son bien conocidas. Pertenece por tradición y convicción al partido liberal, pero nunca ha figurado como hombre de partido en el sentido estrecho y dañino de esta palabra. Varias veces ha hecho oposición á los gobiernos liberales, y

no fué extraño á la formación de un partido medio que, con el título de independiente, debía intervenir como poder moralizador entre las dos fracciones extremas. Por lo demás, nunca ha cooperado á la política revolucionaria, y su actitud en tal sentido durante la crisis de 1860, sin duda la más intensa y desastrosa por que haya pasado el país, ha sido plenamente justificada por los resultados.

Puede considerársele como un agrónomo distinguido, y él mismo ha fundado un importante establecimiento agrícola y pecuario en el valle del alto Magdalena.

También ha sido por muchos años catedrático en la universidad nacional. Conoce bastante las literaturas antiguas y modernas, y tiene un excelente gusto literario, como lo manifiestan las producciones de su pluma.

El día en que un Samuel Smiles hispano americano quiera escribir con ilustraciones sacadas de la vida social del Nuevo Mundo, un segundo libro sobre el Carácter, hallará seguramente en el de Camacho Roldán y en sus pruebas de más de 50 años no pocos rasgos con que alentar y enaltecer la naturaleza humana.

RICARDO BECERRA

Nueva York, octubre de 1890.

NOTAS DE VIAJE

CAPÍTULO PRIMERO

CAMINO DE BOGOTÁ Á HONDA

Descripción general de la vía. — Diversas ideas acerca de la comunicación entre Bogotá y el río Magdalena. — Vía de Guarumo á Guaduas, del señor Juan Bernardo Elbers.— Línea de Poncet, acometida por el general Mosquera.—Vía de Cambao. — Ferrocarril del Norte hacia la boca del río Carare. — Vía de Girardot.

Muy niño aún recuerdo haber pasado la sección de Bogotá á Villeta en tres días de penoso viaje. Entonces (1836) no había ómnibus, ni coches, ni carros en la Sabana. En ésta el camino se reducía á un fangal profundo, lleno de hoyos peligrosos en tiempo de invierno,—en donde á veces se empleaban tres días en el trayecto de Bogotá á Facatativá,—y á una llanura oscurecida por nubes de polvo en el verano. Pequeños caballos de trote ó mulas de igual condición eran los únicos vehículos entonces usados. Las posadas eran escasas en número y en provisión de recursos para el pasajero, salvo la de don Antonino Gil, en Fontibón, tan famosa en esos días entre los bogotanos, como es

hoy entre los neoyorkinos la de *Manhattan-Beach*. La casa del cura era todavía el gran refugio de los viandantes, y en ella se recibía en lo general esa hospitalidad rumbosa á veces, humilde otras, siempre cordial, que Rafael Pombo alcanzó á conocer y celebrar en uno de los cantos de su musa adolescente. El primer descenso de la Sabana hacia las tierras calientes principiaba en El Roble, con una solemnidad especial: después de santiguarse devotamente los peregrinos, la marcha se emprendía en silencio, prestando todos la mayor atención á los saltos, resbaladeros y grandes piedras que se oponían al paso, llamándose unos á otros de vez en cuando al atravesar los callejones, oscurecidos casi siempre por la niebla; y cuando, después de media hora de angustia, se llegaba á la pequeña explanada del Aserradero, desde donde se veía brillar limpio el cielo hacia el occidente, mujeres y niños respiraban alegres con toda la fuerza de los pulmones, y ese sitio tenía categoría como una especie de puerto de mar. Desde allí hasta Villeta se empleaba, de ordinario, un día entero, y en invierno dos. Adelante del Alto de Gascas se alcanzaba á ver el caserío de ésta en lontananza, y la fantasía de los niños no dejaba de atribuír á encantamiento la fatigosa jornada que todavía era preciso hacer para llegar al ansiado término que tan próximo se acababa de contemplar. Villeta inspiraba ya la idea de tierra extranjera: allí nos parecía que empezaban las de la Gran Bretaña, y en la escuela creíamos encontrar algo de acento inglés en la voz de los que de tierras tan distantes regresaban á Bogotá.

Esta idea tomaba cuerpo cuando, adelantando hacia Guaduas, se veía en Cune la alta chimenea del trapiche de agua de don Guillermo Wills, el primero de esta clase de motores empleado en el interior de la República, y tal vez en todo el país. La novedad que entonces despertaba esa forma de chimeneas, ahora tan familiar, quizás hizo pensar á algún bogotano que ahí habitaba el gigante Caraculiambro, ya vencido por don Quijote, ó algún *familiar* del mismo señor Wills, reputado brujo en esos tiempos en vista de la rapidez con que su trapiche exprimía centenares de cargas de caña. Entre paréntesis: ese brujo, siempre tan laborioso, á quien debemos la introducción de un gran progreso en nuestra industria azucarera y tantos escritos útiles,—entre ellos un tratado de Geología en lenguaje familiar, al alcance de nuestros más modestos agricultores,—y que dió primero el noble ejemplo de una vida agrícola civilizada, rodeado de una larga y distinguida familia,—murió pobre, sin alcanzar de la suerte la recompensa de comodidad y descanso á que era acreedor.

Desde El Roble hasta Villeta se desciende en menos de cinco leguas 1,950 metros de altura vertical, y prosiguiendo la marcha se ascienden 1,100 hasta el Alto del Trigo, en sólo dos leguas de formidable repecho habitado por unas pocas familias pobres; como lo testifica el nombre espeluznador de una de esas casas, conocida ahora años por los arrieros con el de «Ña Juana sin carne». De aquí se desciende al precioso valle de Las Tibayes, para volver á subir al alto del Raizal, y tornar á descender una cuesta de 700 metros

verticales hasta Guaduas. Aquí se opone al paso el filo de la cordillera secundaria del Sargento, que se tramonta en el Salto, á cerca de 400 metros de altura sobre el valle de Guaduas, para tomar luego una bajada final de 1,100 metros hasta el valle del Magdalena, que en los pasos de la quebrada del Tocuy, dos leguas abajo, tiene unos 250 sobre el nivel del mar.

Daré aquí las alturas de los diversos sitios del tránsito desde donde principia el descenso de la altiplanicie hasta el Alto Magdalena, según las observaciones de los viajeros alemanes Reiss y Stübel:

Alto del Roble	2,755	metros.
Chimbe	1,808	—
Villeta.	813	—
Alto del Trigo	1,928	—
Las Tibayes	1,600	—
El Raizal	1,741	—
Guaduas.	1,036	—
El Salto	1,376	—
Rioseco	240	—
Honda.	200	—

El trazado de este camino — en el que probablemente se siguió la huella marcada por el pie de los aborígenes, — no puede ser peor; pero nada se ha hecho para rectificarlo en más de 250 años que tiene de abierto. Sea por el interés de conservar las antiguas poblaciones de Villeta y Guaduas; bien por defecto de nuestras instituciones municipales, nulas en tiempo de la colonia, sin atribuciones suficientes desde 1819 hasta 1848, y perturbadas por violentas oscilaciones políticas desde 1849 hasta 1886, la verdad es

que la conservación de ese absurdo trazo hace muy poco honor á los diversos gobiernos que se han sucedido desde la Independencia hasta la Regeneración, inclusive. Se ha *pensado* en mejorarlo ó en adoptar otra vía, sí; pero el espíritu de contradicción que constituye una de las deficiencias de nuestra raza, que no nos permite pensar la misma cosa que otros pensaron antes, ha sido parte para que surjan diversos proyectos por otras líneas sin lograrse acuerdo en una sola.

Ya los virreyes españoles, y el pacificador Morillo últimamente, habían intentado comunicar á Bogotá con el Magdalena, unos por la vía del Lebrija, otros por las del Opón y del Carare, en cuyos proyectos precoces consumieron, según toda probabilidad, si no grandes sumas, sí muchas vidas, en el reclutamiento forzoso de peones y de colonias de plantadores que se estilaba en esos tiempos de gobierno patriarcal.

En 1826, el señor Juan Bernardo Elbers, al propio tiempo que traía los primeros vapores para navegar el Magdalena, abrió un camino directo de Guarumo á Guaduas, sin tocar con Honda, y se proponía seguir rectificando la vía hasta Bogotá, si para ello se le concedían alicientes bastantes. De seguro no se le ofrecieron ni se le podían ofrecer en ese período calamitoso, en el que de todos los ámbitos de la gran Colombia venían los gritos de las ruinas de quince años de guerra; cuando todavía había que sostener, desde las bocas del Orinoco hasta las cumbres del Potosí, un ejército de 25 á 30,000 hombres, y en momentos en que se preparaba una poderosa es-

cuadra con el pensamiento de rescatar del poder español la isla de Cuba.

Lo falta de tráfico, en esos días poco menos que nulo, permitió que la vegetación vigorosa de esas tierras vírgenes borrase el camino, y con ello el hotel construído en Guarumo también desapareció. Inclinémonos con respeto delante de la memoria de ese ilustre extranjero, á quien de tanta gratitud somos deudores, en quien se ensañó la envidia durante su vida, y quien, en sus últimos años, queriendo todavía prestar con brazos desfallecidos un nuevo servicio al país, con la introducción del cultivo del tabaco en las orillas del bajo Magdalena, rindió su noble vida en playas solitarias.

Veintidós años después, en 1847, el general Mosquera acometió la construcción de otro camino que se llamó de Sietevueltas, por la línea de exploración seguida por el ingeniero francés Poncet. Su dirección general se inclinaba al N. O., descendiendo de la altiplanicie por las inmediaciones de Subachoque, en busca de las cabeceras del río San Francisco, más abajo conocido con el nombre de río Dulce, que unido luego con el Síquima, forman el río Negro, cuya desembocadura en el Magdalena está veinte leguas abajo de Honda. La línea debería, pues, seguir desde Puente Grande, sobre el río Bogotá, hasta Subachoque, en donde atravesaría una región rica en minerales de hierro, hasta la vecindad de Pacho, y atravesaría el territorio de los cantones de Guaduas y la Palma, hasta Guarumo, en una extensión de cuarenta leguas desde Bogotá. Para la comunicación directa de Bo-

gotá con el mar, ésta sería la línea más económica y natural, pues no solamente da paso no interrumpido por cordilleras, es decir, libre de contrapendientes, sino que evita á la navegación las fuertes corrientes y las vueltas estrechas del río entre Honda y La Dorada; trayecto en que se ha perdido la tercera parte de los vapores del Magdalena.

La administración López no pudo continuar esos trabajos. La mortalidad considerable de los trabajadores en las cercanías cenagosas de Guarumo había causado alarma y disgusto. La opinión había reclamado enérgicamente y obtenido al fin la abolición del monopolio del tabaco, renta que producía cerca de un millón de pesos al Tesoro; las provincias exigían que se diese un paso más en el ensanche de facultades á sus Asambleas, siguiendo la política ya iniciada en 1848 por la administración, conservadora entonces, del general Mosquera, y esa exigencia conducía á la célebre ley de descentralización de rentas y gastos, expedida en 1850, que redujo á millón y medio de pesos las entradas nacionales y atribuyó á los gobiernos municipales la apertura y conservación de los caminos.

Guerras civiles en 1851 á 1854 y la transformación del sistema central al federal, ejecutada de 1853 á 1858, — con el asentimiento de ambos partidos, liberal y conservador, — y la guerra civil de 1860 á 1863 hicieron olvidar, durante veinte años, el pensamiento de los intereses materiales, subordinándolo al de los intereses políticos. Organizadas al fin desde 1866 las Juntas de caminos y provisto el de Honda de fondos

abundantes, en vez de seguir la empresa comenzada, se proyectó otra distinta por la ruta de Cambao.

Ésta había sido indicada en su parte esencial, — el eslabón de Pan de Azúcar, que une la cordillera principal del Aserradero con la del Alto del Trigo, — por el general Codazzi, y fué completada en sus desarrollos por los señores González Vásquez, Liévano, Pedro María París y Santamaría, ingenieros al servicio de la Junta del camino de Occidente, quienes abrieron una trocha carretera de un metro de ancho en las veinte leguas que separan el Alto del Roble del puerto de Cambao (1870).

Esta vía se aparta del camino de Honda hacia el occidente cerca del Roble: descabeza el río Síquima, pasa por las inmediaciones de Vianí y San Juan de Rioseco, y va á terminar en el Magdalena, entre Ambalema y Honda, á ocho leguas de distancia de cada una de estas poblaciones.

En 1871, sin embargo, el Gobierno Federal medianamente organizado, había inspirado al Congreso una confianza en sus fuerzas superior en mucho á lo que la prudencia permitía. Las rentas nacionales producían ya tres millones y medio de pesos: las de los Estados y Distritos otro tanto, y las del solo Estado de Cundinamarca en especial se aproximaban á un millón. En vez de seguir el ejemplo de los Estados Unidos, en donde el Gobierno Federal se abstuvo de tomar á su costa la ejecución de vías comerciales, — con lo que los Estados tomaron á pechos la organización de sus rentas para abrirlas por sí mismos en unos casos, y subvencionar en otros las empresas particulares que

se formaban para acometarlas; — en vez de esa abstención prudente, digo, el Congreso resolvió tomar á su cargo un programa enorme de mejoras materiales por un valor de más de treinta millones de pesos. Entre esas mejoras figuraba el ferrocarril del Norte, llamado á comunicar á Bogotá con el Magdalena, en la confluencia del río Carare, cincuenta leguas abajo de Honda, y con una extensión total de más de setenta leguas desde el punto de partida.

Á nadie intento culpar en este recuerdo. Liberales y conservadores, federalistas y centralistas, audaces y tímidos, todos tomamos parte en el error de apreciación de nuestras fuerzas.

El ferrocarril del Norte era un proyecto deslumbrador, que hizo borrar de la memoria todos los formados hasta entonces. Dirigiéndose hacia Zipaquirá, Chiquinquirá y Vélez, no sólo daría comunicación á Bogotá con el mar, sino con las densas poblaciones de Boyacá y Santander.

Tres años más tarde (en 1874) surgió otro proyecto. El Tolima era y había sido por más de veinticinco años la sección más afortunada de Colombia. Su situación topográfica, de un valle entre dos grandes cordilleras, surcado en la mitad de su anchura por un río navegable; á la cabeza de la producción de tabaco, quinas, sombreros y cacao en toda la República; rico en ganados, y en minas que empezaban á explotarse, el comercio de Bogotá juzgó que una vía servida por vapor que pusiese á esta ciudad en contacto con el alto Magdalena en el corazón del Tolima, tenía un gran porvenir. Esa vía podría luego extenderse á los

Estados del Cauca y Antioquia y aun quizás hasta el Atrato, por donde entonces proyectaba el Gobierno americano abrir el gran Canal entre el Atlántico y el Pacífico. Asimismo podría servir como línea suplementaria al comercio de la capital con el mar, una vez que se estableciese navegación á vapor en el alto Magdalena; problema de cuya solución se ocupaba en esos momentos un atrevido é incansable trabajador: el señor Alejandro Weckbecker. Tal fué en su origen la idea del ferrocarril de Girardot, presentada como empresa particular, para la que, aparte de la concesión de privilegio por cuarenta años en el uso de una zona estrecha, no se reputaba necesario ningún auxilio oficial. Debía partir de Bogotá y Facatativá hacia el suroeste por las inmediaciones de Anolaima, La Mesa y Tocaima, hasta el Magdalena, en un punto inmediato á las poblaciones del Guamo y el Espinal, que forman el centro del Estado del Tolima; treinta y cinco leguas arriba de Honda, cuarenta abajo de Neiva, y á sólo catorce de Ibagué, entre cuyas ciudades se extiende una vasta llanura. La extensión total de la línea se calculaba igual á la de Cambao, es decir, en unas treinta eguas.

CAPÍTULO II

VÍAS AL MAGDALENA

Comparación entre estas diversas vías. — Trabajos ejecutados en ellas. — Prolongación de la de Girardot hasta la sabana de Bogotá.

Estos cuatro proyectos presentaban ventajas é inconvenientes especiales, en cuya discusión se trabó pronto una lucha ardiente, tanto en el periodismo como en la tribuna.

La extensión y el costo de ellos eran los dos primeros factores que debían considerarse, los cuales presentaré aquí en un cuadro comparativo sobre la base de un ferrocarril.

Vías.	Extensión en leguas.	Costo calculado
Sietevueltas, ó sea Poncet.	40	$ 6.000,000
Cambao.	30	» 3.000,000
Ferrocarril del Norte. . . .	70	» 17.000,000
Ferrocarril de Girardot . .	30	» 3.000,000

La segunda consideración consistía en el tráfico que cada una de las vías pudiera desarrollar, en virtud del número, riqueza é industria de la población establecida á lo largo de ellas y de la fertilidad ó riqueza de otro género de las tierras que cada cual de estos caminos debía atravesar.

La de Sietevueltas se separaba en Puentegrande de la parte más feraz de la sabana de Bogotá, para recorrer la más estéril : al dejar la altiplanicie sólo encontraba á su paso poblaciones pobres y atrasadas, que muy poco contribuyen en la actualidad al tráfico interior y nada al comercio exterior. La construcción de las primeras quince leguas, desde el Magdalena hacia el interior, al través de selvas vírgenes y de un valle cenagoso, debía ser costosa en vidas y dinero.

Es necesario reconocer, sin embargo, como ya dije, que ésta es la vía más recta y más natural entre la altiplanicie y el mar, pues suprime la navegación difícil y peligrosa de las dieciséis leguas que median entre Guarumo y Honda. Tampoco debe olvidarse que desde Subachoque hasta Pacho se encuentran los más ricos minerales de hierro hasta ahora descubiertos y explotados en la República.

En cambio, es la que menos tráfico local podría suministrar, y á esta circunstancia se debe quizás el que haya sido menos favorecida por la opinión.

La de Cambao participa en algo de las mismas deficiencias : los terrenos de Síquima, Vianí y San Juan de Rioseco, que se recorren al dejar la altiplanicie, no son distinguidos por su feracidad sino por su carácter montañoso, declives abruptos, valles en extremo angostos y suelo en general escaso de aguas. En el término sobre el Magdalena no hay población notable, como tampoco la hay en la parte opuesta del río; pues Ambalema, que dista ocho leguas hacia el sur, ha perdido la importancia que tuviera ahora treinta años. El único concurso que esta vía pudiera dar en

un principio al tráfico interior, sería el de 3 á 4,000 cargas de azúcar, que producen Chaguaní, San Juan y Viani.

Para el comercio exterior presenta el inconveniente de los trasbordes sucesivos de las mercancías de Cambao al vapor, del vapor al ferrocarril de La Dorada en Honda y de aquí otra vez al vapor del bajo Magdalena. Según entiendo, tampoco presta facilidades para desarrollar la línea férrea, á fin de disminuir las pendientes; de suerte que la de 4 por 100, ó 200 pies por milla, será obligatoria en la mayer parte de su extensión.

Ella, con todo, llamó la atención de un empresario americano, distinguido por una perseverancia nada común entre nosotros: el señor Brown, quien obtuvo un privilegio para construír una vía férrea, no hasta Cambao solamente, sino hasta Honda, abajo del Salto, pasando por las inmediaciones de Chaguaní y de Guadas. Según parece, no encontró accionistas para la empresa en los Estados Unidos, y siendo insignificantes los auxilios que el Gobierno de Cundinamarca se obstinó en suministrarle, hubo de abandonar la obra después de gastar en ella de $ 120 á $ 150,000, en poco más de una legua de carrilera construída desde las Bodegas de Bogotá hasta la Cifuentes.

El ferrocarril del Norte, proyecto que tuvo una gran resonancia y en cuyos preparativos, estudios, exploraciones y aun colonias agrícolas, se empleó inútilmente una suma considerable (quizás más de $ 500,000), fué una idea grandiosa y patriótica, pero desgraciada.

Se creía suficiente llevar los carriles hasta un puerta del río Carare, que se creía apenas diez leguas distante del Magdalena; pero un estudio más detenido de aquel río, dió á conocer que era inadaptable á la nevegación de los vapores de este otro, y delante de la necesidad de prolongar los trabajos por diez leguas más, de selvas vírgenes y de vegas expuestas á inundaciones, se desistió de la idea. El costo de la obra, por otra parte, no guardaba proporción con el tráfico que prometía y con los recursos y crédito del país; el cual no hubiera podido soportar el gravamen de millón y medio de pesos anuales exigidos como garantía de intereses y fondo de amortización sobre el capital invertido.

De tantas ilusiones desvanecidas como hemos contado en el curso de nuestra breve y azarosa historia nacional, no ha sido ésta una de las menos dolorosas... Fué un error de juventud, del que todos, inclusive el que escribe estas líneas, somos responsables.

Pensóse, en vista de esa imposibilidad, en llevar la vía férrea más lejos aún, á la orilla del lago de Paturia, que comunica con el Magdalena por un caño, no siempre transitable, ó hasta la desembocadura del Lebrija; pero esta labor de más de cien leguas, veinte de ellas al través de selvas vírgenes é inexploradas, era todavía más superior á nuestros recursos. Pronto fué abandonada.

La de Girardot ha sido menos desgraciada. El curso de las aguas de la altiplanicie hacia el Magdalena por el valle del río Bogotá, indica que ese es el verdadero camino de esta ciudad hacia esa arteria comercial. Y en efecto, por ahí es por donde la línea

puede desarrollarse en busca de pendientes más suaves, que tal vez no exederán de 125 pies por milla, ó sea del 2 ½ por 100; por entre faldas más tendidas y sólidas; al través de terrenos de primera calidad; por en medio de industrias en prosperidad como las de la caña de azúcar, los cereales y el café, que pueden dar, tanto al tráfico exterior como al comercio local, un alimento abundante; en toda su extensión, salvo dos localidades muy reducidas, por climas sanos, y con prospecto de extenderse hacia Ibagué, hacia Neiva y hacia Honda; hacia la región minera del Saldaña y hacia la de la cordillera que separa á Honda de Manizales y Sonsón, en donde se trabajan en la actualidad con buen suceso algunas minas antiguas y otras recién descubiertas.

Las ventajas de esta vía han sido tan apreciadas, que apenas propuesta la empresa al público en 1875, en menos de dos meses se reunió una suscripción nacional de $ 750,000, y hubiera podido en breve subir al doble sin las primeras perturbaciones del orden público ocurridas en ese año; perturbaciones que, continuando en 1876, 1877, 1879 y 1885, destruyeron la posibilidad de acometer la obra con el carácter de empresa particular colombiana.

El Gobierno Nacional, sin embargo, la tomó á su cargo en 1881, y con sus propios recursos ejecutó la quinta parte de ella desde Girardot hasta Portillo (6 ½ leguas) en los tres años que siguieron hasta 1884. En 1886 resolvió continuarla hasta Juntas de Apulo para completar la cuarta parte, y, según parece, ese propósito será realizado dentro de tres á cuatro meses,

con lo cual, la parte abierta al servicio público, tendrá poco más de ocho leguas de longitud (1). Faltarían entonces tan sólo doce leguas para unir los dos extremos pues el ferrocarril de la Sabana, avanzado ya, será concluído en 1889. El gasto impendido no llega quizás á $ 1.200,000 en toda la parte construída entre Girardot y las Juntas, ni, probablemente, alcanza á $ 1.000,000 lo que cuesta la sección de la Sabana.

Esta línea, en relación con los vapores del alto Magdalena, podría transportar pasajeros de Bogotá á Honda ó hasta Yeguas, en un día, por un precio de $ 8 á $ 10; y mercancías á razón de $ 3 ó $ 4 carga de 140 kilogramos, con una economía de más de 60 por 100 para los pasajeros y de 60 á 70 por 100 en las mercancías. Esto, durante los cinco primeros años, mientras cobra vigor el tráfico, que aumentando éste, los precios pudieran reducirse mucho más. La economía de tiempo sería incalculable, pues hoy emplean tres ó cuatro días los pasajeros y de diez á veinte las mercancías. En punto á comodidad y seguridad, no habría término de comparación.

El servicio de este ferrocarril no debería estimarse por la facilidad que diese al comercio entre la altiplanicie de Bogotá y el extranjero : importante como es ese tráfico considerado en relación con el espacio que ocupa en la industria de acarreo, todavía es de poca consideración.

(1) Al entrar en prensa estas NOTAS están construídas casi nueve leguas. El ferrocarril de la Sabana, con ocho leguas desde Facatativá, también llega á Bogotá en estos momentos.

El movimiento del comercio exterior de Bogotá y su comarca no llega todavía á 50,000 cargas anuales, la mitad de las cuales consiste en efectos extranjeros y la otra difícilmente se completa entre cueros, café y algún resto de quinas para la exportación. Entre tanto, el tráfico interior general y local, — es decir, entre los dos extremos el uno, y entre los puntos intermedios el otro, — no bajaría, en sólo la línea de Girardot, de un millón de cargas por año, cinco años después de abierta el tráfico la totalidad de ella. Los valles del Bogotá y del Apulo, y las tendidas faldas de las cordilleras que caen sobre ellos, son terrenos excepcionales por su fertilidad, así como por la variedad de productos que pueden rendir á los sudores humanos. Cereales, dulces, frutas, forrajes, maderas, raíces alimenticias; artículos que las altiplanicies frías necesitan y que los valles del Tolima pudieran también consumir en grande escala, para alimentar á los trabajadores de sus minas, darían centenares de miles de cargas al ferrocarril; como también grandes retornos de papas, trigos, sal y manufacturas nacionales de las tierras frías, y cacao, arroz, tabaco, azúcar, maderas de ebanistería, asfalto, ganados y cerdos gordos de los valles ardientes del alto Magdalena.

Tiempo es ya de prescindir de esa preocupación funesta que ha imperado en nuestro espíritu, de que sólo merecen protección decidida las vías del comercio exterior, juzgándose que sólo éste puede suministrar grandes y valiosas masas al tráfico de los ferrocarriles. El humilde producto del carbón mineral suministra 180 millones de toneladas á los de la Gran

Bretaña; y entre nosotros, el maíz y la miel de los valles de Bogotá y del Apulo darían, concluído el ferrocarril, 500,000 cargas anuales, á lo menos, al ferrrocarril de Girardot: diez veces más que todo el comercio exterior actual del Departamento de Cundinamarca. El acarreo de papas, en la Sabana de Bogotá, representa un movimiento anual de más de 600,000 cargas (1), doce veces mayor que el del comercio extranjero.

¡ Oh ! si algún día viésemos terminada una vía férrea desde esta ciudad al río Magdalena, y duplicada con ello la esperanza del trabajo en los humildes hogares del pobre, y abiertas, con la mayor abundancia de sus bienes, las fuentes de la benevolencia en el alma del rico, y emancipados los habitantes de estas cumbres heladas de la esclavitud de las cosas, de la imposibilidad de moverse, —ensanchados los horizontes de la vida, y abierta la mente á la contemplación de otras ideas y de otros mundos:—sí, los que ya bajamos la cuesta, dejando atrás la luz, rodeados de nieblas cada día más espesas, divisando ya los techos que nos habrán de dar el último descanso, podríamos decir que á lo menos habíamos rendido una jornada en la peregrinación de la humanidad.

(1) Calculo un consumo anual de una carga por año y por cabeza de población, sobre 400,000 consumidores de este artículo, y agrego una tercera parte por lo que se destina á las nuevas plantaciones y la que se lleva á las tierras calientes.

CAPÍTULO III

VÍAS AL MAGDALENA

(Continuación)

Estado del camino de la Sabana antes de la construcción del carretero.—Camino de terciopelo.— Su influencia en la agricultura y en el comercio de la sabana de Bogotá.—Prolongación hacia el descenso de la cordillera.— Detenida por la irrupción de las ideas relativas á la construcción de ferrocarriles.

Vuelvo al camino de Honda, en el cual, había dicho arriba que ahora cincuenta años no existían carros ni coches; pero rectificaré esa aserción. Había *un* coche, uno solo; tirado por dos robustas mulas, en que el señor Joaquín Gómez Hoyos disfrutaba, sin ley ni concesión especial, del privilegio exclusivo de viajar hasta su hacienda del Diamante, á tres leguas de esta ciudad. Según las crónicas, ese era el mismo vehículo en que el Virrey-Arzobispo, el señor Góngora, hacía sus paseos dominicales á una quinta, distante dos kilómetros, conocida con el nombre del empleo eclesiástico de su propietario; coche que por tradición llegó no sé hasta cuál de sus sucesores, de cuyos espolios pasó sin duda á ser propiedad de aquel tranquilo y respetable hacendado. Si no estoy engañado en mis recuerdos, de manos de éste pasó á las del general Mosquera, en su primer período presidencial, y hasta hace pocos años se conservaba, depositado, en poder del señor Narciso Garay. Quizás existe aún, confun-

dido ya en el rol democrático de unos vehículos corcoveadores que hacen la carrera de Zipaquirá. Dejo la investigación de esta duda arqueológica á otros rebuscadores de archivos más pacientes que yo.

Y el asunto la merece, porque la descendencia de ese primer vehículo de ruedas en el camino de la Sabana, monta ya á más de 2,000 carros de bueyes, 50 á 60 coches de alquiler, otros tantos ó algo más de propiedad particular, 20 ó 25 ómnibus, 3 locomotoras, 3 ó 4 coches de pasajeros y otros tantos carros de flete en ferrocarril, en cosa de cincuenta leguas de caminos de ruedas que contamos en el interior de la altiplanicie. Son conducidos los primeros por algunos centenares de verdugos desalmados, contra quienes las llagas y tormentos de los sufridos bueyes pedirán justicia al Dios de los ejércitos; pero los ómnibus y coches lo son por postillones, en lo general atentos é inteligentes. Inteligentes, sí, porque, á lo menos el día de mi salida se requería,—para buscar paso en el camellón á cuatro ruedas, en medio de tantos hoyos, fangales y sartenejos, — tanto talento como para fallar en la cuestión del *superávit* de nuestro tesoro ó para decidir cuál forma de gobierno, el centralismo ó la federación, es responsable entre nosotros de la apertura de la Caja de Pandora. Sin haber pasado el Quindío, al bajar del coche en los Manzanos, me toqué « para ver si tenía los huesos completos y en su lugar », como dice Juan de D. Restrepo, « y sentí un gran bienestar, como el que sale sano y vencedor de una batalla ». Ese mal estado era fácilmente remediable con algunas carretadas de cascajo; era uno de los últimos ecos de la guerra

civil de 1885, que paralizó por dos años la reparación de todos los caminos del país; pero el esqueleto, á lo menos, del *Mac-Adams* construído en 1850 á 1852, durante la administración del señor general López y bajo la perseverante iniciativa y tenacidad de propósitos del señor Victoriano Paredes, existía ahí como un monumento histórico que merece mención especial.

Conozco la mayor parte de los malos caminos de la República. He pasado el páramo de Moras, el Quindío, el Alto del Oso y las faldas de Chinchiná hasta Manizales: los callejones de Ocaña; las vueltas del Nuchal ahora veinticinco años, en el camino de Honda; la cuesta de la Reventona, cerca de Canoas, en Antioquia; el Alto del Fical y las Vueltas del Infierno en el antiguo camino de Pamplona á Cúcuta; el de Cruces y Gorgona á Panamá en invierno, antes de la construcción del ferrocarril; pero puedo decir que nada era comparable al de la Sabana en invierno. Poco más de veinte años contaba una ocasión en que regresaba de Anapoima: venía convidado á un baile; traía resolución de llegar á Bogotá esa noche, aunque fuese en medio caballo, como contaba haberlo hecho una vez el simpático coronel Diego Rivas, á quien un rayo le había arrebatado el otro medio; cansé dos bestias desde Balsillas á Fontibón, y á las nueve de la noche tuve que aceptar la posada que con grande instancia me ofrecieron en una casa de la orilla del camino. Tal era el llamado camellón de la Sabana.

Creo recordar que los señores doctor Rufino Cuervo, Luis Silvestre y Alfonso Acevedo, con grandes esfuerzos y escasísimos medios de los anémicos gobier-

nos municipales de esos tiempos, habían logrado mejorar bastante la vía hasta Puentegrande; pero la guerra civil de 1840 á 1842 y algunos crudos inviernos en sucesión habían tornado á destruirlo. El señor Paredes resolvió construír é hizo en efecto que fuese construído el primer camino á la *Mac Adams* que se había visto en el país. Tenía ocho leguas de largo, ocho metros de ancho entre sardineles, fuera de las zonas laterales, cimientos de piedras grandes á sesenta centímetros de profundidad, y lo cubría una capa de cascajo fuertemente comprimido de veinticinco á treinta centímetros de espesor. Era un camino superior en toda la extensión de la palabra, detrás del cual trajeron el general José María Gaitán, dos ó tres ómnibus ordinarios, y en seguida el señor Guillermo París otros cuatro magníficos, construídos por la Casa de *John Stephenson*, de Nueva-York, ómnibus que aún existen. El mismo señor París construyó en seguida el hotel de Los Manzanos, que en esos días, — 1854 y 1855 — era lo mejor que, en su género, se había visto en el país. Facatativá, que hasta entonces era un poblachón de casas pajizas de bahareque, surgió de entre el polvo y el fango á la categoría que le conocemos hoy; y Serrezuela, humilde caserío que se pasaba inadvertido, alzó casas de teja y adobe, construyó ún puente de los Micos para dar fácil acceso á su plaza, y poco después, en recuerdo de un distinguido patriota y estadista que pasó allí sus últimos días, el señor Fernández Madrid, tomó el nombre pomposo de la capital de los reinos de España.

Los carros aparecieron en gran número y los fletes

de Facatativá á Bogotá, que para un pasajero costaban hasta $ 4, y de 2 á $ 3 por carga de mercancías, en algunas épocas, bajaron hasta á $ 0-30 por carga y $ 1 por pasajero, desde Los Manzanos. Entre tanto, el valor de las tierras duplicó en menos de cinco años. De 60 á $ 100 que era el común, y en ocasiones menos, subieron á $ 200 y $ 300 por fanegada, y los arrendamientos, que quizás no alcanzaban á $ 4, se han pagado en los últimos años hasta á $ 12 y aun $ 16 por fanegada, por año. El precio de los víveres, envilecido en los días de abundancia por la falta de salidas, — de suerte que valía de 0-80 á $ 1 la carga de papas, y de 0-60 á $ 0-80 la arroba de carne, — llegó al cuádruplo; en parte porque — á mi modo de ver, — á consecuencia del gran número de obreros empleados en la construcción del camino, los salarios subieron de 0-05 á $ 0-10 centavos diarios á $ 0-25. Me regocija este recuerdo. Pues vale más en mi sentir un plato de ajiaco aumentado á la miserable pitanza del jornalero, que los suntuosos banquetes del Gran Restaurante ó de la Fonda de París.

Costó ese camino, á $ 25,000 la legua, $ 200,000, gastados en aquellos días en que el Presupuesto de Rentas no alcanzaba á $ 1.500,000 : tachósele de lujo excesivo, y llamóse á ese ruin *Mac-Adams, camino de terciopelo*, porque cada metro longitudinal de él costaba lo mismo que la tela de seda de ese nombre. Hoy á lo menos no causa escándalo pagar á óctuplo precio, á $ 40 el metro, el de la angosta paralela de nuestros incipientes ferrocarriles. Una familia de honroso recuerdo en los anales de nuestra industria, la de los

señores Latorres, y entre ellos un hombre activo y emprendedor como pocos he conocido, el general Evaristo de la Torre, dejaron escrito su nombre en esa etapa de progreso al lado de los de López y Paredes. Esos mismos señores Latorres escribieron luego otra página de su vida en la fundación de grandes haciendas en las tierras calientes. El trapiche de San Pedro, los grandes pastales de guinea y de pará del Peñón, Acuatá, Andorra, Casasviejas y Guataquisito, en que hoy engordan 9 á 10,000 novillos anualmente, dan testimonio de su poderosa laboriosidad; y sin embargo, con sólo dos excepciones, los demás murieron pobres, ó poco menos; pero han dejado una posteridad sucesora de ese alto empuje. ¡ Pueda ser para ella más propicia la fortuna !

El camino de la Sabana no se detuvo en los Manzanos. Diez y seis años después se prosiguió la obra, no ya en la fácil llanura, sino trasmontando la cordidillera que la limita al occidente. En 1870 y 1871 continuó el trabajo desde ese límite hasta Agualarga, en una extensión de dos leguas más, que se dice costaron á $ 50,000 cada una. Es un camino excelente, ancho, sólido, con buenos desagües, en que la monotomía del paisaje de la Sabana es agradablemente interrumpida con la pintoresca variedad de las faldas y gargantas de los cerros, animados en su expresión con el movimiento de los brazos y la ondulación de las copas de grandes árboles, los genios habitadores del bosque. ¿Por qué no fué continuado? — No me lo he podido explicar. La Junta del camino de Occidente disponía de $ 180,000 anuales de peajes; la

conservación del de la Sabana no costaba más de 16 á 20,000; en la del camino de herradura hasta Honda no se invertían más de 25 á 30,000 : hubiera podido destinarse 50 á 60,000 anuales á prolongar el camino carretero hasta las orillas del Rionegro, cerca de Villeta : ¿por qué no se hizo así? Probablemente influencias lugareñas en la Asamblea del Estado, conexionadas con intereses eleccionarios de la política, distrajeron esos fondos para dar camino cómodo en otras localidades á las haciendas del algunos *gamonales*.

Me limitaré á consignar que en la ejecución de esas dos leguas, primera y última tentativa de introducir las vías carreteras al través de nuestras montañas, figuraron como ingenieros los señores Nepomuceno González Vásquez y Nepomuceno Santamaría (ignoro si hubo otros), y que los miembros de la Junta especial para esa prolongación eran los señores Mariano Tanco, Ruperto Restrepo, José Camacho Roldán, Manuel Samper y Máximo Lorenzana.

Desde 1872 se acentuó la idea de construír ferrocarriles por todas partes, y hablar de caminos carreteros ó de montaña era mirado como una herejía. En vano se predicaba que la naturaleza montañosa de nuestro suelo y la diseminación de sus habitantes sobre un vasto territorio eran circunstancias que harían excesivamente costosas, por una parte, y en extremo improductivas, por otra, las vías férreas; que en el interior del país sólo había capitales muy limitados que pudieran emplearse en ellas, y en el extranjero faltaba confianza en nuestra estabilidad para que se les

trajese á colocar en esas empresas; que las rentas de nuestro Tesoro eran insuficientes para conceder subsidios ó pagar garantías de interés sobre esos capitales; que habría injusticia en invertir en una sola obra — llamada á beneficiar apenas una parte insignificante de la población del país — el producto de contribuciones exigidas á contribuyentes de todos los ángulos de la República; que los ferrocarrilles solos, al través de líneas matemáticas, serían estériles si no hubiese otros caminos laterales que les trajesen el contingente del tráfico de las regiones adyacentes; que un mal éxito en esas empresas no sólo comprometería el crédito del Gobierno y trastornaría el equilibrio entre las rentas y los gastos nacionales, sino que desorganizaría el funcionamiento del Gobierno y pondría en peligro la paz pública; que, en fin, para fincar la esperanza de regeneración de nuestras condiciones industriales en el Gobierno Federal, se exigía proveer á éste de más facultades, rentas é influencia; en una palabra, romper el equilibrio entre el poder de las secciones y el del Gobierno Federal, hasta volver por la pendiente inflexible de la lógica al centralismo. Todo fué en vano; prevaleció el furor de los ferrocarriles, ocho de los cuales fueron acometidos, ya por la Nación, ya en unión de ésta con los Estados, ora por empresas particulares, pero con auxilio oficial. Los de Antioquia, el Cauca, La Dorada, Occidente (Brown), Girardot, Soto, Puerto Villamizar y Santamarta.

Milagroso parece : únicamente cuatro de ellos han naufragado. El de Cúcuta á Puerto Villamizar (11 leguas) fué concluído en toda su extensión; el de La

Dorada llegó á la mitad de lo proyectado, y no ha podido continuarse, pero presta servicios muy importantes al comercio; el de Santamarta, que se proponía llegar hasta el Banco, á cincuenta ó sesenta leguas de distancia, llegó á la Ciénaga (5 leguas), y no es probable que pase de allí; los del Cauca y Antioquia pasaron de manos del contratista, señor Cisneros, á las de los Gobiernos de los antiguos Estados, están en deterioro visible y corren peligro de perderse los cuatro millones de pesos en ellos invertidos; los de Occidente y Soto están invadidos por la maleza, y sus camellones desbaratados por las lluvias. El de Girardot está en crisis, pues el Gobierno carece de medios para continuarlo, y vacila en conceder á la Compañía extranjera que quisiera tomarlo á su cargo la garantía, no de intereses ni de valores de ningún género, sinode no ser embarazada luego por empresas rivales subvencionadas por la Nación (la de Cambao, por ejemplo); exigencia que, á mi ver, no podrá tacharse des uma injusticia.

Milagroso parece, empezaba en el anterior párrafo, queriendo decir que en diez años, los corridos de 1875 á 1885, hubiera podido el Tesoro público hacer frente al desembolso de seis ó siete millones en la ejecución de, ó en la subvención á estas empresas; desembolso hecho en un tiempo de semi-anarquía, revoluciones, escaseces y circunstancias adversas de todo género. No obstante ellas, sin embargo, cuarenta y siete leguas de vías férreas fueron construídas, sin contar las cuatro que ya están en servicio desde Facatativá hasta Tresesquinas, en la Sabana de Bogotá, que no tardarán un año en ser ocho, hasta esta ciudad.

CAPITULO IV

DE AGUALARGA Á HONDA

El camino de montaña actual desde Agualarga hasta Honda. — Los cafetales de Chimbe. — La trocha de Guayacundo. — Villeta. — El alto del Obispo. — La cuesta de Petaquero. — Las Tibayes. — Guaduas. — *Tusculum*. — El Consuelo. — La llegada al río Magdalena.

Desde Agualarga hasta Honda pocos son los cambios que puedan registrarse en el curso de los cincuenta últimos años, tanto en el camino mismo como en las tierras que lo avecindan.

En Agualarga, término de la carretera, se alza una tenería y una fábrica de calzado que dirigen sus dueños, los señores Hermógenos y Sixto Durán, y administraban los señores Carlos y Alejandro Ucrós. En ella se curten cueros de diversos animales, desde el becerro común hasta la cabritilla y el charol, y se fabrica calzado fino y ordinario á precios comparativamente económicos. Aun no se sabe si el éxito final de esos laboriosísimos y estimables trabajos será feliz ó desgraciado.

Al lado de la tenería existe un hotel, regularmente servido, á lo menos con aseo y buena voluntad. Una legua más abajo, en Chimbe, principian extensas

plantaciones de café, iniciadas ahora quince años, no sabemos á punto fijo por quién; pero nos parece que el señor Tyrrel Moore, — ciudadano inglés de grandes talentos y estudios, que ya en Antioquia había prestado notables servicios á la industria minera — y el señor Francisco Ospina, fueron los primeros que fundaron cafetales allí. De entonces acá, al rededor de diez ó doce establecimientos provistos de maquinaria para las diversas operaciones de descerezar, secar, trillar, limpiar y escoger los granos, se han fundado huertas y estancias de cultivadores en pequeño, que venden el café en cereza á los dueños de máquinas. Entre unos y otros llega á tres mil cargas, de á tres quintales cada una, el café que se envía á los mercados europeos; pero se espera que no se detendrán en esos guarismos las exportaciones de ese y de los distritos inmediatos, en donde hay tierras y climas á propósito para el cultivo de la planta. Es de temer si, por la observación de los precios y por lo que alcancé á oír en Europa y en los Estados Unidos, que á esas plantaciones les falta el empleo de abonos vegetales y animales, de que en el Oriente, en Java sobre todo, se hace uso considerable y se los lleva preparados desde Inglaterra y Holanda. Por el estudio de los precios se viene en conocimiento de que desde 1880 se ha sentido decadencia en ellos, pues de 120 chelines el quintal á que se los solía vender en ese año, han bajado á 80 y aun á 60. En cuanto al aprecio que se hace de la finura de su aroma, oí expresar el concepto de que ha disminuído.

Bella es la naturaleza salvaje y primitiva; pero más bello es aún el contraste que delante de ella forma la tierra ya cultivada y adecuada á las necesidades del hombre. Los campos de Sasaima presentan este contraste, vistos desde Chimbe; sobre todo desde el Alto de Gascas. Las hileras rectas de los árboles de café, marcadas por una blanca línea de azahares debajo del verde-oscuro y brillante de su follaje; el tono menos intenso de la ancha y delgada copa de los Muches que les prestan su sombra; el verde-claro del plumaje ondulante de los guaduales; el rojo-pálido del manto de flores con que se cubren los cámbulos; y el cerco de antiguos y vistosos árboles del bosque ya distante, forman una decoración magnífica á las cómodas habitaciones campestres, que de trecho en trecho anuncian la presencia del hombre, transformando lo que antes fue selva espesa en campos cultivados.

Forma esta colonia de cultivadores de café, — una de las mejores exhibiciones de la industria latente en el genio de nuestro país, — un grupo de familias de origen antioqueño todas, en que se notan las cualidades colonizadoras de su raza. Los señores Lorenzana y Montoya, Restrepo Sáenz, Herrera Restrepo, Mejía Montoya, Martínez Montoya, Moore Mejía, Ospina Álvarez, antioqueños todos, fueron los primeros fundadores de esas haciendas. No sabemos quiénes otros se hayan agregado luego á esa comunidad distinguida; pero los nombres de éstos merecen conservarse como el núcleo de donde se propagará una fuente de riqueza importante en esa sección de Cundinamarca.

De aquí hasta Villeta, si se exceptúan las pacientes y sólidas reparaciones, que para suprimir el oceánico fangal del Salitre y de las Vueltas de Nuchal, dirigió el señor Nepomuceno Santamaría, nada hay digno de mención en todo el camino; pero se me permitirá un recuerdo de otros días.

Cuando, en enero de 1866, se fundó la primera Junta del camino de Occidente, me tocó ir á recibir éste, en compañía de mis amigos los señores Miguel Samper y Máximo Lorenzana, miembros de aquélla. Hacía un invierno crudo, y el camino estaba absolutamente intransitable. Miguel Samper había comprado alpargatas en previsión de que tendríamos que desmontarnos algunas veces, y no juzgando bastante esa precaución, también negoció con el primer peón de á pie que encontró á la entrada del monte, un nudoso bastón de *cañaguate*, con fuerte recatón de hierro en su extremo inferior. Con esas dos maquinarias se juzgaba capaz de salir avante en todos los malos pasos; pero, al llegar á las casas del Salitre, el fangal era tan profundo y pegajoso, que no se podía avanzar ni retroceder, ni quedarse quieto, sin peligro de correr la misma suerte que el Sir de Ravenswood, en uno de los romances de Walter Scott.

— ¿Qué hacemos? — preguntó lleno de angustia.

— Ponte las alpargatas, — le respondí.

— Pero, ¿en dónde? si no hay cómo desmontarse.

— Entonces, apóyese en el recatón del *mandador*, replicó Máximo.

— No, hombres, — dijo Miguel, con compunción, — el caso no es para chanzas.

— Entonces voy á darte un barretón antioqueño para componer el camino. Y sacando una botella de brandy del cojinete, llené una vasija de coco hasta la cantidad de un cuarto de litro, y se la ofrecí.

El ilustre economista X Y Z, jamás había pecado más que con agua de moras, y olvidando que en los grandes conflictos el valor ficticio puede suplir el valor real, á la vista de ese *rubicón* formidable se estremeció.

— ¿Todo eso? — me preguntó; — mira que el brandy me mata.

— No hay remedio, — insistí, — antes me parece poca la dosis.

Agotó en silencio la copa tan fatal á los perjuros, haciendo algunos pucheritos semejantes á los de Sancho con el bálsamo de Fierabrás, y dando luego un gran suspiro :

— Y decían que era un paseo muy agradable el que veníamos á dar, exclamó.

Seguimos luego su ejemplo, y yo no sé : el hecho es que sin saber cómo nos encontramos en el corredor de la casa del Salitre sanos y confortados. Allí, el dueño de ella nos informó que conocía la Trocha de Guayacundo, por terrenos de su propiedad, en una parte por donde, con unos pocos azadonazos, podría sacarse carretero el camino hasta Mave, y se ofrecía á guiarnos por ella.

— Pues vamos á Guayacundo, — dijimos á un tiempo. Eche usted adelante.

Nuestro propietario cabalgaba en un potro rosillo, á cuyo legítimo *dos y dos*, daba él el calificativo de

magnífico trochado : abrió con elegancia una puerta de golpe, soltó la trocha del rosillo, y después de atravesar una pequeña meseta cubierta de fina grama, le vimos desaparecer por una falda de 45 grados sobre una greda carretera, con la velocidad de una locomotora de alta presión : en la falda quedó marcada una sola huella de la doble paralela que, estirando los brazos y doblando las piernas hasta posar las ancas en el suelo, había formado el rosillo en una extensión de cuarenta varas.

Oí en ese momento una voz lamentable que detrás de mí decía :

— ¡Saalvaador!

Era el mismo X Y Z.

— Saca otra vez el barretón, me dijo.

Saquélo, y sintiendo no tener una oveja negra que sacrificar á los dioses infernales, hicimos en silencio una triple libación, después de la cual nos arrojamos, menos desesperados que Safo, al salto de Léucades. Gracias á la influencia del valeroso elíxir, sobre nuestras mulas, salimos con vida, visto lo cual mi amigo, en quien se habían despertado conocimientos raros de ingeniería, opinó que, á la verdad, debíamos cambiar por allí la dirección del camino de Occidente.

— Sí; pero entrando por el cuello de la botella, — modificó Máximo.

Algún tiempo después bajaba en dirección á Villeta, con el mismo ingeniero que tan alta idea se había formado de la desviación propuesta, y al pasar por Mave alcanzamos á ver, en uno de los cerros hacia

la derecha, un gran derrumbo, hacia el cual le llamé la atención.

— Será, — me dijo, — la trocha de Guayacundo, se ha *carreteado* hasta Riodulce.

Villeta ha progresado poco en el medio siglo transcurrido desde que por primera vez la conocí : quizás no son fértiles los terrenos de su comarca; el comején ataca las maderas de las habitaciones y destruye las casas á vuelta de pocos años, sin que se haya podido encontrar para reponerlas, como en Medellín, ese famoso *comino crespo* ú otra madera inatacable por los insectos, que allí ha salvado de la ruina su bello y cómodo caserío. Con excepción de los trapiches de Payandé, el Bagazal, y Cune, en los que, — tal vez por falta de abonos, ó quizás de otras plantas industriales que permitan introducir rotación de cosechas, — la caña de azúcar lucha con el agotamiento del suelo, acrecentado con el gran declive de las lomas en que se la siembra, no hay en el Distrito, inmediatas al camino á lo menos, otras haciendas notables. Como lugar de veraneo para los habitantes de la ciudad y de la Sabana de Bogotá, los deliciosos baños del río de Villeta y los del Riodulce en el Bagazal, las frutas de tierra caliente, que se encuentran allí sazonadas y frescas, y sobre todo, el carácter sencillo, benévolo y hospitalario de sus pobladores, deberían atraer un número mayor de familias.

En el hotel del señor Gustavo Scioville, á la entrada de la población, encuentra el pasajero cuartos

confortables, hamacas ya colgadas, mesa abundante y aseada, forraje para las caballerías, vinos y artículos de rancho, en variedad, y un servicio satisfactorio : en él se puede pasar muy bien una noche, y aun también una ó dos semanas de tregua á las destempladas lloviznas de junio y julio en Bogotá.

Las cuatro leguas que median entre Villeta y Guaduas son en extremo fatigosas, divididas entre tres subidas y dos bajadas. La primera de aquéllas empieza en las calles de Villeta y termina en el Alto del Obispo, nombre que se debe á la muerte que allí encontró el arzobispo de Caracas, doctor Ramón Ignacio Méndez, con la caída de la mula que lo conducía sobre la durísima roca que asoma á la superficie del suelo, en 1834. Dura le fué la suerte desde los comienzos de su vida hasta el fin de ella.

Fué uno de los sacerdotes que abrazaron con calor la causa de la Independencia desde 1810, y por ella sufrió de los españoles persecución y destierro ; fué en seguida miembro del Congreso Constituyente de Cúcuta y elevado después á la silla arzobispal de Caracas. En 1824 concurrió al Congreso de Colombia, y en la acalorada discusión de la ley de Patronato, grandemente enojado con las opiniones expresadas por el doctor Diego Fernando Gómez en sostenimiento de la regalía del Patronato por el Gobierno republicano, como sucesor en los derechos de la monarquía española, al levantarse la sesión dió al orador liberal una terrible bofetada. El ofendido, no satisfecho con expresar el concepto de que el « Prelado de la Iglesia había defendido las pretensiones de ésta, no con la elo-

cuencia de un Crisóstomo, sino con la fuerza muscular de un buey », pidió, y obtuvo su expulsión del Senado. Diez años más tarde, durante la Administración del general Páez, habiéndose negado á obedecer la ley de Venezuela que abolía el fuero eclesiástico, fué juzgado y sentenciado á destierro. En el curso de su expatriación vino á encontrar tristemente el fin de su azarosa carrera. No era para él extranjera esta patria que había ayudado á fundar : aquí hubo dolor sincero para su desgracia : pomposas y concurridísimas exequias recibió en la Catedral, y sus restos yacen en el Cementerio público, cercanos á los del señor arzobispo Herrán.

Pasando el Alto del Obispo, unas cortas laderas al rededor de un empinado cerro, y una meseta en la cual se atraviesa tres ó cuatro veces la quebrada de Cune ó de San Pedro, empieza la subida del Petaquero, nombre ominoso á la verdad. En la subida á veces se emplean dos horas mortales, si el fletador de la bestia no ha medido bien, como ordinariamente sucede, la cantidad de mula que da en flete. Sísifo empujando su peñón legendario á la cumbre del cerro, apenas daría una pálida idea del tormento que ocasiona empujar á una mula petacona por la cuesta de Petaquero arriba. Si el aeronauta mejicano, señor Guerrero, quisiese establecer allí una línea de sus globos para verificar el ascenso hasta el Alto del Trigo, seguro estoy de que no le faltaría clientela.

El espíritu, fatigado con esa mortal subida, encuentra reposo al trasponer la cumbre en la frescura del clima, que no pasará de 18° centígrados, y en la con-

templación del valle de las Tibayes, que se presenta inmediatamente á la vista. Fórmalo una cuenca de poco más de una legua de largo y dos kilómetros de ancho, á lo más, en su parte superior, con unos doscientos metros de profundidad, á cuyo fondo desciende por una tendida y amena falda salpicada de pobres habitaciones campestres. El suelo está desmontado, y cubierto de verde grama, excepto al rededor de los hogares en donde, en una pequeña arboleda, forman contraste el verde-claro de los sauces con la tinta oscura de los *cajetos* y los aguacates. Debajo de ellos sombrea apacible el manso buey, socio del hombre en sus humildes faenas, ó trisca el corderillo inocente, y en sus ramas busca abrigo, exhalando sus últimos gorjeos, una nube de pajarillos multicolores. Á la caída de la tarde tiene este paisaje una belleza melancólica indecible : el sol se oculta majestuoso detrás de los grandes robles que coronan la cumbre opuesta del Raizal; en lo alto brilla el azul del firmamento, cubierto á trechos por leves nubecillas de oro y carmín; sobre la tierra avanza á grandes pasos la sombra de la tarde anunciando á los habitantes de la tierra, como á los del aire, el descanso de la noche; la cual desciende como una bendición que lleva la calma y la paz de la naturaleza al alma del hombre. Involuntariamente vienen á la memoria estas estrofas de Lamartine :

« Ah! c'est là qu'entouré d'un rempart de verdure,
D'un horizon borné qui suffit à mes yeux,
J'aime à fixer mes pas, et, seul dans la nature,
A n'entendre que l'onde, à ne voir que les cieux.

« J'ai trop vu, trop senti, trop aimé dans la vie;
Je viens chercher vivant le calme du Léthé;
Beaux lieux, soyez pour moi ces bords où l'on oublie :
L'oubli seul désormais est ma félicité.

. . . . . .

« Tes jours sombres et courts comme les jours d'automne
Déclinent comme l'ombre au penchant des coteaux.
L'amitié te trahit, la pitié t'abandonne,
Et seul, tu descends les sentiers des tombeaux.

« Mais la nature est là qui t'invite et qui t'aime;
Plonge-toi dans son sein qu'elle t'ouvre toujours.
Quand tout change pour toi, la nature est la même,
Et le même soleil se lève sur tes jours. »

(*Le Vallon.*)

Desde el fondo de este vallecito, una subida de 175 metros verticales, divididos en unos 700 ú 800 de trayecto, conduce á la cumbre del cerro del Raizal, á cuyo pie, 750 metros más abajo, demora la pequeña ciudad de Guaduas, la segunda en población en Cundinamarca. Su caserío de teja, muellemente recostado sobre la falda del cerro, extiende su pie hasta las orillas de un riachuelo, cubierto de guaduales en unas partes, y de árboles frondosos en otras. Ocupando el punto medio de un valle de unas dos leguas de largo, con una anchura que varía desde un cuarto hasta tres cuartos de legua, y rodeado por todas partes de colinas suavemente redondeadas, la vista se recrea en paisajes risueños por todos lados. Una quebrada que baja del oriente baña uno de los costados del pueblo, y algunas casas de campo, blanqueadas y alegres en otro tiempo, hoy algo maltratadas por los años, la rodean en diversas direcciones. El paisaje, la situación, y el clima, recuerdan no poco á Medellín, la bella y rica metrópoli antioqueña.

Parecióme Guaduas algo en decadencia : vi al paso casas en ruina y el aviso de mal agüero : *se vende esta casa*, podía leerse sobre la pared de algunas más.

El simpático hotel del Valle, en donde se disfrutaba agradable fresco durante el día y cómodo descanso durante la noche (merced á los solícitos cuidados de su propietario, el señor Ramón Leiva, y de su señora) ha sido últimamente trasladado de la orilla del río, en donde la casa estaba rodeada de jardines y grandes árboles, á la parte alta de la población, á otro local, cuyas comodidades no conocemos, pero que tiene al frente también un hermoso jardín, formado por el célebre escritor y hombre de Estado, doctor M. Murillo, quien solía pasar en esa ciudad frecuentes temporadas.

Las familias de Acostas, Gutiérrez, Samperes y Guzmanes, eran distinguidas en Guaduas, la primera por el señor general de ese apellido, historiador verídico y estudioso de la conquista y colonización del Nuevo Reino de Granada, — y padre de la distinguida escritora, viuda del asimismo eminente escritor señor José María Samper, — y por el coronel don José María, cuya hospitalidad con los viajeros no tenía límites; las otras tres eran muy conocidas por la laboriosidad, honradez y benevolencia de los miembros de ellas. Ya casi han desaparecido, en parte por emigración á otros lugares.

Al salir del poblado se pasa el riachuelo por un puente de hierro, que también se debe á la iniciativa del señor Nepomuceno Santamaría; puente que ha facilitado los viajes y el tráfico del camino, pues

las avenidas del río eran frecuentes y peligrosas, hasta el punto de detener por dos ó tres días el paso de los viajeros y el de las cargas.

Á pesar del puente, el día anterior al de mi paso, siete personas habían encontrado la muerte en una avenida repentina del río. Era domingo; los campesinos regresaban del mercado á sus casas, montados en caballos sedientos y acostumbrados á beber en el río, á la salida. Las orillas de éste son formadas por bancos altos de arena deleznable, al través de los cuales una entrada angosta y pendiente da acceso á las aguas, en las que, sin tener noticia de la creciente, las bestias y sus jinetes fueron arrebatados por las olas.

Á pocas cuadras del puente se lee encima de una gran portada :

TUSCULUM.

Detrás de ella, un cafetal en buen estado, y por en medio de él, un camino bordado de grandes árboles frutales conduce á una casa pajiza de aspecto alegre y aseado, rodeada de jazmines y *bellísimas*, alternadas con canastillas de magníficas orquídeas. Esta casa pertenecía también al doctor Murillo, quien, con ese nombre, mostraba su veneración por el gran patricio y orador romano, cuyo último aliento fué el último de la República.

En seguida empieza el ascenso de una cuesta cuya altura vertical, sobre el plano de Guaduas, alcanza á 400 metros, ó poco menos. Desde la cumbre se goza de una espléndida vista sobre la Cordillera Central, las llanuras de Mariquita, los valles del alto Mag-

dalena y el curso de este río, que se distingue en un largo trayecto. Es una de las vistas más extensas que sobre una parte poblada de nuestras montañas puede gozarse en los Andes colombianos. Este sitio tiene 1,100 metros de altura sobre el Magdalena, y á veces, contemplando desde allí limpia la bóveda azul, se ven las nubes y se oye el retumbo del trueno debajo de nuestras plantas, y, cuando el viento disipa el velo de esos espesos cúmulus, aparece la tierra surgiendo, como por primera vez la creación del seno del caos, según la tradición mosaica.

Del mismo espectáculo se goza desde el corredor de la casa de El Consuelo, media legua adelante; posada en la que, ordinariamente, se almuerza cuando se va de Guaduas hacia Honda, ó se pasa la noche si el viaje se hace en sentido contrario, cuando la partida de Honda se efectúa después de medio día.

Más consoladora es la posada á la subida, porque en ese sitio, á 1,000 metros de altura ya sobre el nivel del mar, se siente una temperatura agradable y se descansa por primera vez del calor sofocante del Magdalena. Por lo demás, difícil fuera encontrar grandes comodidades en un albergue visitado por tan reducido número de viajeros como el que transita por allí. Arrieros y traficantes muy pobres son los huéspedes habituales, cuyos consumos no dan para cubrir el gasto de habitaciones amplias, aseo esmerado, buena mesa y lechos cómodos y abrigados. Los viajeros franceses, sobre todo, que en nuestros caminos quisieran encontrar las comodidades de París, piden una cosa imposible.

Del Consuelo en adelante empiezan los calores de la zona tórrida en una bajada pedregosa á trechos, llena de fangales profundos en otros, que reclaman del pasajero paciencia y resignación verdaderamente cristianas : la sed mortifica; el sol lanza rayos de fuego en progresión tan incesante, que « parecería que despavesan », exclamaba una vez Bernardo Pardo; las bestias empiezan á dar señales evidentes de fatiga y las vegas ardientes del río amagan con no tener fin. Al cabo se llega, por entre los rieles de un ferrocarril que no duró dos años siquiera, á unas barracas y banqueos que muestran el lugar en que una barca transporta los pasajeros á la orilla opuesta del Magdalena, de donde no pasaremos por hoy.

CAPÍTULO V

REFLEXIONES GENERALES

Estado general de la población á lo largo de la vía. — Atraso de ésta. — Cultivos que pudieran acometerse. — El plátano. El maíz. — El ensilaje de maíz. — El árbol de pan. — La palma de dátil. — La palma real. — El cacao. — La viña. — Malos sistemas agrícolas de la actualidad. — Los arrendamientos á largo término. — El *metayage*. — Observaciones generales.

Recapacitando, en esos primeros momentos de descanso que el viajero concede á su humanidad después de una jornada penosa, en lo que ha visto durante el día, lo primero que viene á la mente es lo ausencia de industrias en la población establecida sobre el camino. Casas pajizas sin comodidad, en la general medio derruídas; pequeñas dehesas de grama ó de pastos de guinea ó de pará, mal conservadas, sin cercas seguras y casi nunca provistas de agua para las bestias; ventorrillos en donde, sobre un mostrador sucio, se expende chicha, guarapo y licores alcohólicos; algunas gallinas, y marranos provistos casi siempre de hediondos y malsanos fangales en la vecindad misma de las habitaciones; víveres escasos y caros por donde quiera; he aquí lo que se presenta á la vista desde Agualarga hasta Honda, y lo que ex-

plica el aspecto haraposo y la escuálida miseria de la población campestre.

Los forrajes son absolutamente insuficientes para proveer á la alimentación de las bestias en que se transita, y muy raro es el lugar en que se encuentra modo de dar un pienso de maíz, caña ó siquiera de pasto fresco á la caballería; más raro aún el sitio que ofrezca leche fresca, frutas, ó á lo menos agua potable para saciar la sed; punto menos que imposible encontrar una bestia de refresco, para cambiar la mula fatigada; inútil tender la mirada en busca de la chimenea de alguna fábrica ó de las aspas de un molino de viento, de algo que indique la aplicación de las fuerzas de la naturaleza en ayuda del trabajo del hombre.

Desde Agualarga hasta Chimbe pudiera cultivarse con buen éxito la manzana, la pera, el durazno, quizás el olivo y el almendro; pero sí de seguro la morera, alimento del gusano de seda. La manzana, la pera y el durazno tienen en Bogotá precios fabulosos: hemos oído que se ha llegado á pagar ¡ $ 30! por una manzana, $ 1 por una sola de ellas es accidente harto común, y á $ 0-10 ó $ 0-20 cada una, no sería despreciable el consumo de las de calidad algo superior á la ordinaria; de $ 0-30 á $ 0-50 es el precio no discutido de una pera, y un buen durazno sólo se encuentra como regalo y en prueba de mucha estimación. La ciruela europea se come muy rara vez, excepto pasa y comprada á precio veinte veces mayor que en el Viejo Mundo. Todo eso se produce muy bien en la zona de 1,600 á 2,200 metros sobre el nivel del mar, que es la altura de los terrenos mencionados arriba.

Una huerta de una fanegada de extensión, cultivada de buenas frutas, daría, con la pequeña, pero constante labor que puede suministrar una familia de cinco á seis personas, desde $ 300 á $ 800 por año de renta neta.

La cosecha de manzanas debe representar muchos millones de pesos en los Estados Unidos, pues recordamos haber leído que la de un solo condado, en el de Nueva-York, se estimaba en más de ocho millones, y en el de California se espera que en breve la de peras, uvas, ciruelas, naranjas y duraznos, reemplazará en importancia á la producción de oro, medio agotado ya en los lavaderos (1). En Francia — aparte del consumo que todos conocemos, mucho más extendido allí que entre nosotros, pues constituye una parte del alimento diario de las familias — se emplea la manzana en grande escala en la fabricación de la sidra, bebida que empieza á hacer las veces de vino, y que nosotros consumimos no pocas veces con el prestigioso nombre de champaña.

El plátano, la higuera y la viña serían producciones que pudieran dar amplia remuneración al trabajo de las poblaciones colombianas en la región de que vamos tratando. Si, pobres como somos, pagamos de $ 1 á $ 2 por libra de uvas, ciruelas é higos pasos, ¿no pudiéramos esperar que el europeo pagase también un precio equivalente por nuestros plátanos pasos y por las conservas, — preparadas de una manera más

(1) En el censo de 1890 se estima ya en más de $ 30.000,000 la producción anual de estas frutas.

aceptable al gusto de esos pueblos, — de las guayabas, los mangos y otras frutas casi silvestres de nuestra zona?

Los propietarios de tierras pudieran imponer como una de las condiciones del arrendamiento, la formación de una *manga* de pasto, de una huerta de frutales ó de un encerrado de árboles de café; pero bajo promesa escrita y fielmente cumplida, de pagar un precio equitativo por esas mejoras en caso de ser despojado el arrendatario.

En las tierras calientes, como las de Villeta al Magdalena, son innumerables los nuevos cultivos que pudieron establecerse. El del *plátano*, sobre todo; no para consumirlo fresco solamente, sino para secarlo, reducirlo á polvo, conservarlo y transportarlo como harina alimenticia de primer orden. El plátano dominico, entre todas las variedades de esta familia quizás la de más abundante producción, y las diversas clases de guineo, no exigen, como el hartón, tierras bajas y ricas en *humus*, sino que pueden cultivarse en las faldas de los cerros; de lo que puede verse ejemplos indudables en las inmediaciones de Tena y en los declives que de La Mesa descienden con pendiente rápida hasta el Bogotá. En la forma de harina, este vegetal privilegiado, — que en igual extensión de tierra rinde una cantidad de sustancia alimenticia muchas veces mayor que el trigo, — pudiera entrar en la alimentación humana con mil preparaciones diversas, y á la vez pudiera ya ser transportado á los mercados más distantes. Toda la dificultad consiste en la experimentación del medio más adecuado para secarlo,

ya sea al simple calor del sol ó empleando el artificial de los hornos.

El cultivo del plátano en las lomas, aparte de sus productos, serviría para conservar en la tierra la capa vegetal, que las lluvias arrastran en el suelo desnudo; para defenderlo de la acción desecadora del sol; para prevenir la formación de grietas que luego determinan esos formidables torrentes de las montañas que llevan la esterilidad á los valles más fértiles.

El *maíz*, no ya tan sólo para cosechar el grano, sino para explotar la caña, — bien exprimiéndola para la fabricación de miel, y aun quizás de azúcar, pues algunas variedades de esta planta son muy ricas en sustancia sacarina, — ora conservándola fresca como forraje para las bestias, por medio del procedimiento de *ensilaje*. Éste, usado ya extensamente en Francia, Bélgica, Inglaterra y Alemania, es en extremo sencillo. En una alberca de cal y canto, de cuatro metros de largo por dos de ancho y otros dos de profundidad, se deposita la caña de maíz, cortada en tajadas de medio centímetro de espesor, hasta media vara de altura sobre los bordes de la alberca, y cubierta con una capa de tamo ó de aserrín : encima se colocan tablas cuyo largo cubra el ancho del montón; sobre las tablas se ponen vigas gruesas en sentido longitudinal, comprimiéndolo todo grandes piedras, cuyo peso represente de 500 á 1,000 kilogramos por metro cuadrado.

Con este procedimiento, la caña del maíz (y cualesquiera otros pastos) puede conservarse fresca hasta por dos años. Al retirarla de allí para darla á los ani-

males, conviene humedecerla ligeramente y dejarla fermentar en pequeños montones durante doce ó veinticuatro horas, según la temperatura del día. En este estado ya, es el forraje más rico en potencia alimenticia, que se conoce en el mundo. Entre nosotros pudiera emplearse, haciendo uso de los antiguos estanques de añil, *debidamente reparados*; y su propagación sería uno de los progresos más fecundos en la agricultura del país, quizás de mayor importancia que la introducción de los pastos de pará y de guinea que han más que triplicado el valor de las tierras calientes en los últimos cuarenta años.

El *árbol de pan*, es un adorno para las huertas y jardines; da un aspecto oriental muy bello al paisaje, y proporciona en su fruta un sucedáneo de la papa, abundante en cantidad y de producto permanente. Prefiere las tierras húmedas de la orilla de los arroyos y de la vecindad de las vertientes. Algunas de sus variedades pudieran ensayarse como sombra para el café.

La *palma de dátil*, propagada por los árabes en toda la costa norte de África y en la del Mediterráneo, en España; la palma de dátil, esa odalisca del reino vegetal, muestra del amor á lo bello entre las poblaciones del desierto, es también una planta industrial importante. Su racimo anual, medianamente cultivado, puede dar cincuenta libras de fruta, que entre nosotros equivaldrían á $ 25 anuales; pero que en los lugares en que abunda, vale no menos de $ 5 á $ 10; suma no despreciable en el presupuesto de rentas de una familia pobre, ó como elemento de avalúo de una casa ó de un campo. El dátil ha sido uno de

los factores que han entrado en la creación del caballo árabe, y es la comida favorita del camello. Por muy servidos nos daríamos si aquí, como en España, entrase en la alimentación tanto del pobre como del rico; pues es un alimento sano, muy agradable y aun adoptado en la terapéutica como dieta especial en cierta clase de enfermedades.

Casi otro tanto puede decirse de la *palma de coco*, la cual rinde además el material de una vasija en extremo durable, susceptible de gran pulimento, y la materia textil de una alfombra superior en calorisidad, duración y baratura al esparto, ya muy escaso entre nosotros.

El *vino y el aguardiente de la palma real ó de cuesco*, son productos que en las islas Filipinas se computan en cantidades considerables, y cuyas propiedades tónicas son verdaderamente asombrosas: el follaje de esta palma forma un techo fresco y económico en las tierras calientes; el cuesco es un alimento superior para el cerdo, y acaso la almendra interior, tostada ó cocida, pudiera ser un plato delicado para el hombre. Si en ella se encontrase aceite como en la del coroso, ese sería otro aspecto industrial no despreciable.

No ha llegado á mi conocimiento ningún ensayo formal de *plantaciones de cacao* en todo este camino de Honda y se me figura que en las orillas del Rionegro, desde cerca de Sasaima, en el valle de Guaduas y en las orillas de la quebrada de Tocuy, pudiera producirse. Ningún artículo como el cacao presenta el aliciente de consumo indefinido y precios tan altos como el de $ 0-40 libra, á pesar de que su manipulación es mucho más sencilla que la del café.

La *viña*, en fin, es una planta que promete un gran porvenir en América, en estos momentos en que una enfermedad, contra la que ha luchado inútilmente la ciencia europea, amenaza destruírla en el antiguo mundo.

Sus productos alcanzan entre vinos, licores y su uso como fruta de postre, á más de ochocientos millones de pesos anuales. En Europa y en África se la cultiva desde los 38° hasta los 28° de latitud norte siendo los vinos obtenidos entre los 28° (isla de Madera) y los 36° (Málaga, Chipre y las islas Jónicas), es decir, en climas semitropicales, los más estimados por su sabor, duración y finura naturales.

En América se la ha cultivado con buen suceso en el Ecuador y el Perú, en la zona tropical, y entre nosotros se produce desde la orilla del mar hasta 1,800 metros de altura. Las uvas de Tocaima son casi tan dulces y ricas en jugo como las de Málaga; pero se cree que la vinificación puede hacerse con más ventaja en los climas templados de 18 á 22° de temperatura media, á los que son equivalentes los de las faldas de los Andes entre 1,500 y 2,000 metros de altura. Si con el vino producido á bajo precio pudiese reemplazarse la chicha embrutecedora, y el aguardiente de caña autor de tanta infelicidad doméstica, muertes prematuras, crímenes, y degeneración de la especie, se obtendría un progreso moral y material, de alcance incalculable. Acaso el valle de las Tibayes ó los del Cantón de Cáqueza serían territorios adecuados para una experimentación seria en Cundinamarca. Me inclino á creeer que una suma de $ 5,000 empleada anual-

mente, durante veinte años, en conceder premios á los que mejores resultados vayan obteniendo en el cultivo de la viña y en la fabricación de vinos, despertaría un interés nacional y aceleraría la solución del problema.

Objetos en que pudiera ocuparse el trabajo humano sobre la tierra hay, pues, muchos; pero no se hace uso de ellos : la tierra permanece inculta y el hombre miserable.

Este divorcio entre la naturaleza y el hombre, esta parálisis industrial de que parecen atacadas nuestras poblaciones campestres, constituye un problema social que merece estudiarse.

Es indudable que hay mucha más tierra apropiada de la que los propietarios pueden cultivar por sí mismos; fenómemo que se observa en todos los pueblos conquistados, que deben á la feudalidad el origen de su organización social. También lo es que esta forma de propiedad territorial, fundada en el despojo ó en el privilegio presenta obstáculos para el cultivo de las tierras y da origen á inmensa desigualdades sociales, como se nota en la mayor parte de los países europeos.

Empero, costumbres antiguas ó instituciones nuevas han remediado, en parte, ese mal; pues el propietario cede á un industrial el cultivo de las tierras que no puede ó no quiere cultivar, mediante un arrendamiento *por largos años*, como sucede en Inglaterra; ó por medio del cultivo por terceras personas en participación de utilidades (*metayage*) con el propietario, usado en Francia.

El arrendamiento por períodos de diez hasta cincuenta años, usado en Inglaterra, concede al arrendatario una seguridad relativa, que le permite ejercitar su industria y aun invertir capitales en tierras ajenas, para indemnizarse por largos años con el goce de los terrenos cultivados. La dificultad relativa al valor de las mejoras al terminar el arrendamiento, constituye el conflicto que en la actualidad se debate en Irlanda; pero esa dificultad es sólo relativa.

El cultivo *medianero* ó en participación de utilidades, presenta igualmente inconvenientes graves; pero, en fin, abre la posibilidad al trabajo del hombre sobre la tierra, y cada día se perfecciona por medio de contratos en que entran cláusulas más y más equitativas.

Entre nosotros no existe nada de eso. El arrendamiento por largos años es casi desconocido, pues no excede el plazo, cuando interviene contrato, de tres á cinco años; pero lo general, lo más común es que el arrendatario queda á merced del propietario, el cual sube el precio del arrendamiento á medida que el cultivo y las mejoras aumentan el valor de la tierra, ó despoja al cultivador por los motivos más ligeros. Resulta de aquí que el arrendatario y el propietario tienen intereses opuestos y que casi siempre son enemigos; que el arrendatario se limita á los trabajos más primitivos, á derribar el monte para gozar de la fertilidad del suelo virgen, sin cuidarse de mejorar los terrenos, ni de construír habitaciones, ni de poner en la tierra nada que no pueda llevarse consigo el día en que cese el arrendamiento. El resultado final de este sistema es doble: por una parte, la destrucción de los

bosques; por otra, una situación con la que puede caracterizarse la generalidad de nuestras tierras :

El rastrojo.

Eso es lo que, con excepción de algunos pequeños parches bien cultivados por los propietarios mismos, se ve desde Agualarga hasta Honda.

Contra ese mal me atrevo á proponer un solo remedio : arrendamientos por largos años, con cláusulas bien estudiadas y equitativas acerca del valor de las mejoras.

Un progreso tardío, pero al fin progreso, pude observar en el camino : ya se acostumbra poner herradura á las bestias de carga, condenadas antes al suplicio de horribles dolores en el casco desnudo y ablandado por los fangales, sobre el lecho de piedras desiguales en gran parte de la vía.

Pero en cambio la economía no siempre misericordiosa, de los introductores, ha aumentado el peso de las cargas desde 112 hasta 160 y aun 180 kilogramos; peso desproporcionado á las gradientes de 20 hasta 35 por 100 que dominan en toda la línea, sobre todo entre Guaduas y Villeta, excesivo para el piso desigual y para los profundos fangales del invierno. Los transportadores debieran cobrar el flete en proporción al peso de la carga, á tanto por arroba; pero sería mejor no aceptar ese peso abrumador. Hasta las mulas debieran tener derechos individuales...

Resumiendo la impresión general de este trayecto en relación con mis recuerdos de cincuenta años

atrás : la ciudad de Bogotá ha triplicado en población y ganado mucho en riqueza y cultura; pero su caserío actual es insuficiente, escaso en provisión de agua y totalmente falto de aseo. La Sabana ha triplicado también el valor de sus tierras, mejorado grandemente sus crías de ganados y encontrado en el trigo barcino una variedad de éste menos expuesta á la enfermedad del polvillo, que tanta ruina ocasionaba entre los agricultores en el período de 1830 á 1850. Las faldas templadas de la cordillera han mejorado algo; pero las tierras calientes, desde Villeta hasta Honda, no han dado un sólo paso de progreso. Parece haberse comprendido que la ruta actual al Magdalena tenía que ser abandonada en busca de otra más económica y comercial. Como las grandes ciudades no pueden sostenerse sino mediante el contacto fácil con un río navegable ó con el mar, ese es problema por resolver aún en Bogotá. Tiene ya dos trozos de ferrocarril construídos, en dos de los extremos de una de sus vías : falta saber si los ligará entre sí.

CAPÍTULO VI

EL MAGDALENA

Sus divisiones naturales. — Alto Magdalena. — Magdalena central. — Bajo Magdalena. — El delta. — Población de todo el valle. — Ríos tributarios.

Antes de proseguir viaje á lo largo de este río, creo conveniente dar algunas ligeras nociones acerca del territorio que hemos de recorrer. En mi concepto, el río y el valle del Magdalena constituyen el organismo más importante de nuestro país, en la actualidad. Digo en la actualidad, porque en el porvenir surgirá otra región más importante tal vez en las grandes llanuras orientales, todavía desiertas y despobladas; pero por hoy el valle del Magdalena es, sin contradicción, el rasgo prominente de la vida colombiana.

Este río y el Cauca, que le tributa sus aguas en la parte baja, nacen inmediatos hacia los 2° de latitud norte, en el ángulo formado por la cordillera de los Andes al bifurcarse en sus dos ramos oriental y central, los cuales, separándose, forman un gran valle de cerca de 10° de latitud y 2° de longitud, que ocupa una área de 10 á 12,000 leguas cuadradas. Aunque constituye menos de la cuarta parte del territorio colombiano, está ocupado por una población de algo más

de tres millones de habitantes, ó trescientos habitantes por legua cuadrada. El resto de Colombia, formado por los valles del alto Cauca y del Atrato, la región montañosa de los Pastos, la costa del Pacífico, los istmos de Panamá y el Darién y las llanuras orientales desde la cordillera de los Andes hasta el Napo, el Amazonas, el Casiquiare y el Orinoco, ocupa una extensión de más de treinta mil leguas cuadradas, habitada por poco más de un millón de pobladores diversamente distribuídos : numerosos en el nudo de los Andes de Pasto y Túqueres y en el valle del Cauca, muy diseminados en el Atrato, la costa del Pacífico y los istmos; muy escasos y todavía en lucha con tribus salvajes en las grandes llanuras del Oriente.

El valle del Magdalena, — comprendiendo en esta denominación las faldas y mesetas de las cordilleras que lo encierran, — forma, pues, el núcleo ó cuerpo central de nuestro país, y es justo que, al dar noticias é impresiones de viaje en este río, se agreguen algunas acerca de la topografía general, poblaciones é industrias del territorio regado por él.

En línea matemática, la del Magdalena sólo tiene nueve grados ó ciento ochenta leguas ecuatoriales de extensión; pero tomando en cuenta sus curvas numerosas, la extensión navegable alcanza á trescientas sesenta leguas, y se divide en tres secciones perfectamente distintas, á saber :

El alto Magdalena,

El Magdalena central, y

El bajo Magdalena.

La primera es la parte de su curso comprendida

entre sus primeras vertientes y el Salto de Honda, ó sean las grandes corrientes que interrumpen la navegación y forman como una grada en donde el suelo del valle parece hundirse repentinamente á un nivel inferior. En esta parte recorre una línea de 150 leguas á lo menos.

El Magdalena central forma la segunda parte desde donde el rio vuelve á ser navegable sin obstáculo, abajo de Honda, hasta el Banco, lugar en donde muere la cordillera central y el río se bifurca en busca de las aguas del Cauca y forma la grande isla de Mompós. Extensión, 120 leguas.

La tercera sección, comprendida entre el Banco y el mar, separa los Estados de Bolívar y Magdalena y es navegable por buques de gran calado por unas 90 leguas. En la parte inferior de ella empieza el delta, formado por el brazo ó caño de San Antonio, que se aparta hacia el oriente ú orilla derecha, en la población del mismo nombre, hacia Santamarta, y el que 6 leguas más abajo y 25 arriba de su desembocadura principal, se aparta en Calamar hacia el occidente ó ribera izquierda, en busca de la bahía de Cartagena.

Es navegable por vapores desde el mar hasta Neiva, ciudad situada á 320 leguas de su boca; pero agregando la parte navegable de los brazos del delta y la de los tributarios superiores, lo es por más de 600. Enumeraré algunas de las extensiones de estos últimos :

El brazo ó dique de Calamar, por. . . 30 leguas.
El de San Antonio, incluyendo la Ciénaga, por . . . . . 36 »

El de Cuatrobocas.	24	leguas.
El Cauca, desde Tacaloa hasta Cáceres, por	80	»
El Nechí, hasta Zaragoza, y quizás hasta Valdivia, por	25	»
El Cesar, hasta Chiriguaná y quizás hasta cerca de Valledupar	20	»
El San Jorge.	25	»
El Lebrija, hasta Puerto Santander. .	16	»
Sogamoso	20	»
Caño de Paturia	10	»
La Colorada (ignoro).		
El Opón	20	»
El Carare, hasta San Fernando. . . .	25	»
El San Bartolomé ó Caño de Regla. .		
El Nare, hasta Islitas	2	»
El Río de la Miel (no explorado).		
El Rionegro (id.).		
El Saldaña, hasta el Paso del Gusano.	3	»

Con algunos trabajos de canalización, estos ríos y algunos otros serían navegables por vapor en una extensión doble de la actual, principalmente el Cesar y el San Jorge, en la parte baja; el Lebrija, el Sogamoso, el Carare, el Opón y el Nare, en la parte media, y el Saldaña en la parte alta.

La navegación por vapor principia en la ciudad de Neiva, desde donde, hasta Purificación, en veinte leguas de trayecto, es difícil durante el verano y apenas practicable en invierno por buques de poco calado y de mucha fuerza, pues las corrientes de diez ó doce millas por hora son de frecuente ocurrencia. Desde

la boca del Saldaña, río que le tributa una gran cantidad de aguas, la navegación hasta Honda es mucho más fácil : el lecho del río está mejor encerrado entre bancos altos que preservan del peligro de inundación á la tierras ribereñas, las cuales están medianamente pobladas y cultivadas á favor de esta circunstancia. Con el empleo de no muy costosos trabajos en volar algunos peñones que se avanzan sobre el río y producen vueltas muy estrechas para los vapores, á la vez que en algunos diques laterales de corta extensión para prevenir los derramaderos en donde disminuye el fondo de la corriente, pudiera hacérsele navegable por vapores de mayor calado que el de cuatrocientas ó quinientas cargas. Hasta 1873 no se juzgaba ese trayecto á propósito para admitir embarcaciones de más de cien cargas, á causa, principalmente, de un peñón de la naturaleza indicada que se oponía al paso en el sitio de Colombaima, dos leguas arriba de Ambalema; pero en ese año el señor Alejandro Weckbecker, volando algunos peñones en sólo cuatro puntos, probó con la introducción del vapor *Moltke*, de más de mil cargas de capacidad, hasta Neiva mismo, que el alto Magdalena era mucho más navegable de lo que se creía. El atrevido explorador recibió tan sólo una compensación de $ 8,000 por este gran servicio, en el cual empleó cerca de un año de trabajo é inutilizó, ó pocos menos, un vapor que valía más de $ 60 000. Á él se le debe la solución del problema de la navegación por vapor en la parte alta, empresa que inició en 1861 con un pequeño vapor, el primero que remontó el Salto de Honda, y con pena debo decir

que en lugar de mostrarse generosos el Gobierno General y el de Cundinamarca, han sido en extremo injustos con él en éste y en otros asuntos.

Con 100 ó $ 200,000 invertidos con inteligencia y perseverancia en la mejora del cauce de esta sección, el alto Magdalena podría formar un canal excelente y libre de todo peligro, tal vez hasta más arriba de Neiva.

Como llevo dicho, en Honda, ya sea á influjo de un estribo de la cordillera que se prolonga al través del lecho del río, ó quizás de algún hundimiento natural del terreno, aquél forma aquí una especie de salto, y en seguida una serie de chorros impetuosos que hacen imposible, en una extensión de media legua, hasta Caracolí, y peligrosa por ocho leguas más, la navegación, hasta el Peñón de La Dorada; y este obstáculo dió sin duda origen á la formación de la ciudad de Honda. Se dice que en la media legua de distancia que separa á Honda de Caracolí, hay una diferencia de nivel de 14 metros. De Caracolí hasta La Dorada el río describe un gran número de vueltas estrechas, con chorros impetuosos en donde la corriente llega á la rapidez peligrosa de diez ó doce millas por hora, conocidos con los nombres de Quitapalanca, Roncoy, Mesuno, Perico, Guarinó, Vueltanueva, La Garcera, Yeguas, Conejo, Purnio y La Dorada, amén de otros cuyo nombre, poco parlamentario, no me es permitido mencionar.

En este trayecto se ha perdido un número de ocho ó diez de los vapores que han navegado el río, ora por explosión de calderas, bien por golpes contra los pe-

ñones de la orilla. En la primera época de la navegación por vapor, en 1824 á 1829, el señor Elbers nunca los hizo subir arriba de Conejo : en 1840 el vapor *La Unión* subió hasta la Vuelta de la Madre de Dios, y sólo hasta 1852 entiendo que el vapor *Manzanares* remontó por primera vez hasta Caracolí. Hoy ese trayecto ha sido casi abandonado otra vez desde que, en 1883, fué inaugurado el ferrocarril de La Dorada entre Honda y Yaguas, con el cual han sido evitados esos peligros.

De La Dorada en adelante la dificultad consiste en algunos regaderos y cambios en la corriente, determinados por los grandes árboles que el río arrastra en sus crecidas, los que, deteniéndose con cualquier obstáculo, forman acumulaciones de arenas é islas en la mitad del lecho y obligan á las aguas á romper otro camino al través del bosque. Este accidente es común en la parte despoblada del río, de Buenavista para abajo, principalmente arriba y abajo de la Angostura de Nare, lugar en donde el río se estrecha considerablemente entre dos peñones, formando cómo es natural, un gran saco hacia la parte superior y un regadero en la inferior. También es frecuente abajo de la boca del Carare, río de curso estrecho y tortuoso, de grandes avenidas en que arrastra gran cantidad de árboles de los bosques espesos de sus márgenes.

Pasada la boca del Sogamoso, el Magdalena ha recibido ya el concurso de las aguas de éste, el Opón, el Carare, el Nare, La Miel, el Rionegro, el Guarinó y el Gualí, con los cuales el volumen del río es tan

considerable, que puede ser navegado fácilmente en toda estación, tanto de día como en las noches despejadas, desde la boca de Paturia. Más abajo un fenómeno particular, producido por las Sierras Nevada y Tairona á la orilla del mar, induce un cambio de nivelación en el valle del Magdalena, y por consiguiente en el curso de este río.

Del corazón de esas dos sierras, que no forman parte del sistema andino, nace el río Cesar, el cual, en dirección contraria del Magdalena, corre de norte á sur hasta el Banco, y al unirse con éste, empuja y desvía la mayor parte de las aguas de su dirección sur-norte hacia el oeste, en busca del valle por donde trae las suyas el río Cauca; desviación tanto más natural cuanto que desde Simití, por la parte contigua al Magdalena, y desde la boca del Nechí, por la que avecinda al Cauca, ha terminado el levantamiento de la cordillera Central que separa los valles de estos dos ríos, y principiado la gran llanura que desde aquí se extiende hasta el mar.

El hecho notable y digno del estudio de los geólogos es, que la separación de la mayor parte de las aguas del Magdalena hacia el oeste sólo se ha efectuado de veinte años á esta parte, pues hasta 1867 ó 1868 todavía se navegaba por el brazo de Mompós, mucho más corto y recto que el de Loba, único navegado hoy. Los dos brazos del río, que forman la isla de Mompós, existían desde siglos atrás; pero la navegación de los champanes primero, y de los vapores después, se dirigía principalmente por el de Mompós hasta que, casi repentinamente, disminuyó tanto el

fondo, que los vapores se vieron obligados á tomar la ruta del Cauca por el brazo de Loba.

¿Fué acaso esa perturbación obra de los terremotos que en 1868 agitaron las entrañas de todo la América del Sur?...

Unidos los dos ríos, su fondo, de más de veinte pies en toda estación, adquiere una anchura media de ochocientos metros, y permite el acceso á los vapores del Océano hasta arriba de Magangué. De este lugar para abajo la navegación se hace de día y de noche, entiendo que con perfecta seguridad.

La población de las orillas del río, que desde Honda hasta el Banco es muy escasa, vuelve á ser más numerosa hasta el mar.

Los brazos del río que más abajo se desprenden hacia el oriente y el occidente, á terminar el primero en la Ciénaga de Santamarta, y el segundo en la de Matunilla, al sur de Cartagena, son en extremo tortuosos y el agua se riega en lagunas y manglares laterales, conservando poco fondo para la navegación. La gran masa de las aguas del río se dirige por el cauce central á las bocas de Ceniza, en donde una barra aluvial obstruye el cauce del río en ocasiones dejándole apenas doce ó quince pies; pero hoy se dice que tiene otra vez cerca de treinta.

El valle del Magdalena está cercado desde su nacimiento por dos de las grandes ramas de los Andes : la oriental, en cuyas faldas vive la mitad de la población del Tolima y toda la de los departamentos

(antes Estados) de Cundinamarca, Boyacá, Santander y Magdalena, que asciende á 2.200,000, así :

Mitad oriental del Tolima.	150,000
Cundinamarca.	620,000
Boyacá.	700,000
Santander.	610,000
Magdalena	120,000
Total.	2.200,000

La occidental del valle y sus vertientes, en donde reside la de la otra mitad del Tolima y las de Antioquia y Bolívar, en número de poco más de 1.000,000 en esta forma :

Mitad occidental del Tolima.	140,000
Antioquia.	560,000
Bolívar.	320,000
Total.	1.020,000

La banda derecha ú oriental es mucho más poblada, como se ve, y sus grandes poblaciones están más inmediatas al río, del que sólo las separan distancias de 12 á 30 leguas, mientras que las de Antioquia, en la banda occidental, distan 40 y aun más á las veces, y están más inmediatas al Cauca que al Magdalena; pero el Cauca casi no es navegable en parte alguna del litoral de Antioquia, á causa de los saltos é impetuosas corrientes que determina su mayor altura sobre el nivel del mar, y la angostura de su valle, en el que las cordilleras Central y Occidental que lo limitan se acercan considerablemente, hasta tocarse en ocasiones. Resulta de aquí que An-

tioquia pertenece casi en su totalidad, por razón de los lazos comerciales, á la hoya del Magdalena.

En el valle propiamente dicho de este río solo vive una población de cerca de 700,000, distribuída así :

Tolima, en el alto Magdalena.	240,000
Cundinamarca, poblaciones en una zona de 10 leguas.	100,000
Boyacá.	5,000
Santander.	60,000
Magdalena	60,000
Antioquia.	10,000
Bolívar.	200,000
Total.	675,000

Situadas en las tres partes del río en la proporción siguiente :

Alto Magdalena.	340,000
Magdalena central.	75,000
Bajo Magdalena.	260,000

Reputo colocadas en el valle del Magdalena central unas pocas poblaciones de Antioquia, que quizás no alcanzan á 10,000 habitantes, en la orilla izquierda del río de la Miel, Nare, Puerto Berrío y San Bartolomé; de Boyacá, algunos leñateos en la ribera boyacense y otras muy escasas en la hoya del río Minero; de Santander, algunas del Cantón de Vélez, desde la boca del Carare hasta San Fernando, las que recientemente se han establecido en la parte alta del Chucurí, que se dice pasan de 10,000, las de la parte baja del Lebrija, y las de Ocaña, casi en su totalidad. No considero pertenecientes al Magdalena las pobla-

ciones de Riohacha ni las de la antigua provincia de Valledupar, de Camperucho hacia el norte. Excluyo de la del Estado de Bolívar las que viven en el Sinú y en la costa del golfo de Morrosquillo. Tampoco computo entre los habitadores del valle los 60,000 habitantes del Tolima, que viven en las faldas superiores de la cordillera Central.

La parte poblada del valle principia á los 1,354 metros sobre el nivel del mar, que es la altura de Pitalito; y esta altura va disminuyendo rápidamente en la primera parte del río, en donde éste es torrentoso é inútil para la navegación. En el Pital y Timaná, doce leguas más abajo, ya sólo es de 1,056 y 1,000; en Garzón y el Gigante, á ocho leguas de distancia, de 858 y 819, respectivamente : en Neiva, á menos de 20 leguas, en donde principia hoy la navegación por vapor, sólo es de 468. Marcaré la altura sobre el nivel del mar y la distancia recorrida por las aguas en los demás puntos navegables, como dato que servirá para apreciar las corrientes del río.

Lugares. Entre Garzon y el Gigante.	Distancia recorrida. Leguas de 5,000 metros.	Altura sobre el nivel del mar. Metros.	
Orilla del río. .	....	715	Reiss y Stübel.
Neiva.	20	468	Codazzi.
Purificación. . .	30	369	Codazzi.
Girardot.	15	314	Cisneros.
Guataquí.	15	239	R. & S.
Ambalema. . . .	16	236	R. & S.
Honda.	20	200	R. & S.
Pasan.	96		

Lugares	Distancia recorrida. Leguas de 5,000 metros.	Altura sobre el nivel del mar. Metros.
Vienen. . . .	96	
La Dorada.	$11\frac{1}{2}$	182 R. & S.
Nare	$22\frac{1}{2}$	131 R. & S.
Puerto Berrío . . .	11	127 Cisneros.
Bocas de Carare . .	$15\frac{1}{2}$	124 R. & S.
Boca del Sogamoso.	17	88 R. & S.
El Banco.	$48\frac{1}{2}$	2 R. & S.
Magangué	$37\frac{1}{2}$	55 R. & S.
Barranquilla. . . .	45	7 R. & S.
Total desde Neiva.	$304\frac{1}{2}$ (1)	

Como se ve, la corriente del río entre Neiva y Purificación tiene un descenso de 3.30 metros por legua.

Entre Purificación y Honda una diferencia de 169 metros, en la altura, se reparte entre 66 leguas, es decir, á razón de 2.50 metros por legua.

Entre Honda y La Dorada la diferencia de 18 metros, en la altura, se distribuye en 11 leguas, á razón

(1) Las distancias en este cuadro, desde Honda para abajo. son tomadas del itinerario de los vapores en el río Magdalena, formado por la *Compañía Colombiana de Transportes.* Las alturas, que son puramente barométricas, y por consiguiente sujetas á algún error, son las publicadas por los señores Reis y Stübel, viajeros naturalistas alemanes, en 1868, por Codazzi y por Cisneros. Asimismo lo son las alturas entre Honda y Neiva, excepto la de esta última ciudad, que es tomada de las observaciones de Codazzi. Las distancias en esta parte alta, que no he encontrado en ninguna autoridad científica, las doy como cálculos míos, y, por consiguiente, tienen muy poco ó ningún valor. Las distancias en el camino de tierra me son conocidas por los itinerarios de Codazzi, pero las vueltas del río son tan considerables, que aquéllas no pueden servir sino como base de cálculo expuesto á muchos errores.

de 1.64 metros por legua. Observaciones posteriores han creido encontrar en Honda, en la boca del Gualí, una altura de 219 metros, es decir, 37 metros de diferencia de nivel, lo que daría 3.36 metros por legua.

De la boca de Sogamoso á Barranquilla, en 130 leguas de distancia, la diferencia de altura es de sólo 81 metros, ó sea 0.62 por legua.

Tributan al Magdalena más de 500 ríos y un sinnúmero de quebradas. Mencionaré los ríos principales, dividiéndolos entre las dos orillas de oriente y occidente.

Del oriente desembocan en el alto Magdalena: Suaza, Rioneiva, Cabrera, Prado, Fusagasugá y Bogotá,

Del occidente, Páez, Yaguará, Baché, Órganos, Saldaña, Totare, Cuello, Riorrecio, Lagunilla, Sabandija, Gualí y Guarinó.

En el Magdalena central :

Del oriente, Rionegro, Carare, Opón, La Colorada, Sogamoso y Lebrija.

Del Occidente, el río de la Miel, Nare, San Bartolomé (llamado también Caño de Regla), Cimitarra y Moja.

En el bajo Magdalena sólo el Cesar, al oriente y el Cauca y el San Jorge, al occidente; pero éstos son ya grandes ríos, que á su vez tienen tributarios importantes. Además esa región tiene vías navegables al oriente en la Ciénaga de Santamarta y sus tributarios, y en el Ranchería, también llamado Calancala en su parte inferior, que se desprenden de las sierras Tairona y Nevada; y al occidente, el Sinú, último desagüe de la cordillera Occidental.

CAPÍTULO VII

EL VALLE DEL ALTO MAGDALENA

Recursos naturales. — Productos de la paja nacuma. — El cacao. — El tabaco. — Concentración de la propiedad del suelo. — El vicio de la embriaguez. —Las minas de oro y plata. — La mesa central de Cundinamarca.

Como se ha visto arriba, el valle del Magdalena tiene una área de doce mil leguas cuadradas, poco más ó menos, de las cuales corresponden:

Al alto Magdalena (aproximación)	3,000	leguas.
Al Magdalena central.....	3,000	»
Al bajo Magdalena.....	6,000	»

La salubridad del clima, la fertilidad de la tierra y las facilidades de locomoción, explican por qué está más poblada la parte alta que la baja; y las conexiones con el mar, por qué, á pesar de la mayor insalubridad del bajo valle, la población es allí más numerosa que en el Magdalena central.

El valle está libre de pantanos é inundaciones; es abundante en aguas corrientes; no escaso de maderas (bien que la costumbre indígena de quemar las sabanas todos los años, es una causa constante de destrucción inútil de los bosques); tiene grandes praderías

naturales para la cría de ganados; es rico, si no en minerales de veta, si en aluviones auríferos, así como en productos naturales de los bosques; la proximidad de las cordilleras le permite gozar, en espacios reducidos, de la ventaja de climas variados desde 27° centígrados de temperatura media en la orilla del río, hasta 10 ó 12° en las faldas de los Andes, á uno y otro lado. Así, esta región ha sido el campo de producciones variadas é importantes para el consumo interior y para la exportación. La extremidad sur, en alturas de 800 á 1,500 metros sobre el nivel del mar, ha tenido la producción de cacao de superior calidad, en cantidades de 16 á 20,000 quintales por año, y la de sombreros de paja de nacuma por valores de más de $ 400 ó $ 500,000 anuales. Las llanuras de pastos naturales de la parte media han desarrollado la cría de ganado vacuno en número de más de 500,000 reses, y de razas caballar y mular en guarismos considerables, no sólo para su comercio interior, sino para la provisión de las provincias vecinas de Bogotá y aun el Socorro y Cúcuta. En la parte inferior, que se aproxima al salto de Honda, se aclimató la producción de tabaco hasta llegar á valores de $ 2 á $ 3.000,000 anuales. La extracción de quinas en la cordillera Oriental, considerable en diversas épocas, alcanzó en 1880 á 1883 á sumas de más de $ 2.000,000 por año. El café prospera en las faldas de sus dos cordilleras, entre 1,200 y 1,700 metros de altura, y alcanza ya valores no despreciables.

Y sin embargo, sea resultado del obstáculo que el Salto de Honda le presentaba para desarrollar su co-

mercio exterior, ó bien efecto del estancamiento que producen en el espíritu las fáciles y productivas pero rutineras tareas de la vida pastoril, á que durante los dos primeros siglos de la colonización española estuvo casi reducida su población, ó también influencia del clima cálido y seco de sus llanuras que, dando á la vegetación un carácter áspero y duro, podía también engendrar en el hombre una manera de ser poco flexible á las modificaciones de los tiempos; el hecho es que los habitantes del Tolima han carecido de expansión de ideas y no han sabido sacar de todas sus facilidades naturales el provecho que era de esperar.

Presentaré algunos ejemplos.

La fabricación de sombreros de *nacuma*, como he dicho ya, alcanzaba á más de medio millón de pesos, y proveía el sustento de más de tres mil familias en los distritos de Suaza, Naranjal y otros; pero la moda de ese sombrero, antes muy extendida en las Antillas y el Brasil, no resistió la competencia de los de seda, de fieltro y de paja de arroz, más ligeros y baratos, producidos en Europa, y la exportación de ese artículo cayó. Pues bien; no se ha pensado en dar á esa paja nacuma, tan flexible y de bonito aspecto, otra aplicación. Con ella hubieran podido hacer sombreros muy superiores á los que, adornados ligeramente con gasa, cinta, pluma ó flores artificiales, para señoras y niños, se importan del extranjero á los precios extravagantes de $ 20, $ 30 y aun $ 50 cada uno. También se hubiera podido hacer con ella defensas para el cuello y las espaldas en los viajes por tierras calientes, *qui-*

trines ó bullarengues, capelladas para alpargatas, chinelas y aun botines, cachuchas ligeras, hamacas, asientos para sillas ó canapés, y tantos otros objetos en que ese tejido ligero, ventilado y de tan bella apariencia, pudiera tener aplicación. Contra viento y marea se ha perseverado en la fabricación de esos sombreros altos de copa, anchos de ala, desproporcionados al tamaño de la cara humana, á la que dan un aspecto semisalvaje y casi feroz, cuya moda me ha parecido uno de los signos de decadencia de los tiempos presentes.

Motivo de admiración es para mí que la producción de cacao, desarrollada en breves años en las orillas del Guayas, á más de 200,000 quintales al año, no haya pasado en el Tolima en los últimos cuarenta de 16 ó 20,000, habiendo, como hay allí, población y tierras suficientes para producir una cantidad diez ó veinte veces mayor. Y esto á pesar del altísimo precio de $ 0-40 á $ 0-60 por libra, que encuentra en el consumo interior, con demanda creciente todos los días.

El cultivo del tabaco llegó en Ambalema y sus alrededores, en 1856, á una cantidad de 400 á 500,000 arrobas anuales, por las cuales pagaban los exportadores de $ 2 á $ 3.000,000; suma enorme para una población que, probablemente, no pasaba de 50,000 almas. Sobrevino una enfermedad en la planta, disminuyó el producto de las cosechas en algunos años de escaso invierno, decayó la calidad de la hoja y en consecuencia el precio de ella en los mercados extranjeros, al tiempo que apareció en éstos la competencia del tabaco de Java y Sumatra, equivalente en calidad

al nuestro de tiempos anteriores. Bastaron estas dificultades para que esa industria, tan floreciente, cediese el campo sin luchar. Hubiera podido ensayarse rotación filosófica entre esta planta y otras de la tierra caliente, como el maíz, la caña de azúcar, forrajes, etc., el riego de las plantaciones, el empleo de semillas de distinta procedencia y sobre todo, una preparación más cuidadosa del suelo. Nada de eso se hizo: el rastrojo invadió los que antes eran espléndidos y productivísimos campos, y la miseria á hogares antes acostumbrados á la abundancia.

Dos causas contribuyeron á esta decadencia: la una, especial en Ambalema; la otra, reinante en todo el Tolima. La primera consistía en que el monopolio del tabaco, abolido apenas quince ó dieciséis años antes, había permitido la concentración de la propiedad de las tierras productoras de tabaco en muy pocas manos, principalmente en las de una casa comercial extranjera, cuyos socios ausentes no pudieron ó no quisieron acometer esos ensayos, como de ordinario acontece donde quiera que la propiedad territorial está sometida á la acción enervante del *ausentismo*.

La segunda es una enfermedad crónica en casi todo nuestro país, pero que en ninguna parte había presentado caracteres tan agudos como en el Tolima, y especialmente en Ambalema: la embriaguez. El aguardiente de caña es la bebida popular de nuestras poblaciones de tierra caliente, y el abuso de ella alcanza ya las proporciones de una cuestión social de primer orden; pero en ninguna parte ha presentado la in-

tensidad que desplegó en aquella comarca, de 1850 á 1870, cuando la abolición del monopolio levantó el precio del tabaco en rama, de $ 0-90 á $ 5 ó $ 6 la arroba, y cuadruplicó casi de un golpe la tasa de los jornales. Ya no se bebía el aguardiente de caña, sino coñac, ginebra, y otros licores extranjeros, á precios altos : tampoco se le tomaba en dosis pequeñas de cinco centilitros á lo más, como de antaño, sino en vaso y aun en totuma. La perversión del vicio fué más lejos todavía: ya no se quería beber el licor puro y sin mezcla, sino una combinación extraña de licores y vinos: de aguardiente, brandy, vino tinto, de Málaga y de Oporto, con el nombre calumnioso de *matrimonio*, y después con el más expresivo y verídico de *tumbaya*. La noche del sábado presentaba en las calles de Ambalema el teatro de la más espantosa orgía. Por todas partes mesas de juego : en gran número de casas bailes de lechona, de esos que la tradición ha bautizado con el nombre expresivo *de candil y garrote;* en todas las esquinas, corrillos de tiple y bandola, rodeados de gran círculo de cosecheros y *alisadoras*, que celebraban con grandes risotadas canciones obscenas. Recuerdo haber oído en uno de ellos á un *mercachifle* ó buhonero, que por lo visto debía de ser casado y padre de familia, algo más cargado de alegría de lo necesario, cantar con voz ya agonizante de caña rajada, esta estrofa, fiel traducción del sentimiento dominante en la multitud :

¡Quién fuera libre y soltero,
Señor de su voluntá,

Pa tunar toda la noche
Al uso é Jatativá! (1)

La fiesta duraba hasta el amanecer, para recomenzar el domingo, después de misa, hasta las cuatro ó las cinco de la tarde, hora en que los cosecheros tomaban la vuelta de sus campos, provistos de un mercado semejante al que un antiguo jefe de la Independencia censuraba por demasiado gasto en pan, al ordenanza, que le avisaba llevar para la campaña nueve pesos y medio de aguardiente y cinco reales en pan.

Toda la labor de varios meses de trabajo asiduo, era consumida en un día, y lo que es más lastimoso aun, á las veces en compañía de las mujeres y los hijos. No hubo una Caja de Ahorros que tratase de hacer siquiera menor el desastre, ni una autoridad que persiguiese los juegos y pusiese algún freno á la prostitución, ni un ministro del Evangelio que levantase la cruz é hiciese oír palabras de temperancia y dominio sobre las pasiones en medio de esa multitud desenfrenada! Nada quedó de esa prosperidad pasajera sino el dolor de haberla perdido. Era imposible que, dadas esas condiciones iniciales, se pudiese combatir contra un tropiezo en el camino industrial.

La cordillera Central, que separa los Estados de Tolima y Antioquia, parece encerrar metales preciosos en su seno. En el lecho de los ríos Pará y Baché

(1) Según parece, Facatativá, nuestra población de la Sabana, tampoco era muy ortodoxa en otro tiempo. Hoy las costumbres han mejorado notablemente.

se lava casi siempre oro con buen éxito, después de las avenidas que arrastran arenas de la parte superior. En la Plata hay tradición antigua de riquísimas minas del metal que dió su nombre á todo el cantón. En la parte alta del río de Órganos, que desemboca doce ó catorce leguas abajo de Neiva, sobre la ribera izquierda del Magdalena, hay algunos establecimientos mineros en actividad, y otros abandonados, entre ellos el de una compañía americana que se proponía construír, con un gasto de $ 200,000, un gran acueducto para el lavado de los aluviones ó para dar movimiento á los molinos de arrastre. Se dice que las cabeceras del Saldaña, del Atá y de los tributarios de éste, son ricas en oro, principalmente en las inmediaciones del distrito de Coyaima, en cuyos mercados los negociantes rescatan de ochenta á cien libras de oro en polvo por año. En el distrito del Chaparral he oído que, entre otras minas, la de La Charca, trabajada por una compañía norteamericana, rinde más de $ 100,000 anuales á sus accionistas. En la montaña de Quindío empiezan á trabajarse algunas vetas en las primeras vertientes del río Cuello, á pocas leguas de Ibagué, en las cuales se ha invertido, aún no se sabe si con éxito favorable, sumas que tal vez se aproximan á $ 200,000 en los tres ó cuatro últimos años. La parte de la cordillera Central, desde el río Recio hasta el de la Miel, ha sido naturalmente más trabajada por la inmigración de mineros antioqueños, quienes han formado diez ó doce poblaciones nuevas en la falda tolimense, durante los últimos treinta años, y esta es la parte en que las empresas mineras son más abundan-

tes; pero hasta ahora, al parecer, con escasos rendimientos. Estas empresas han dado nacimiento en Bogotá, con las acciones de las diversas compañías, á especulaciones de bolsa en extremo perjudiciales á la seria continuación de estos trabajos, de los que debiera retirarse todo espíritu de charlatanismo, y mucho más el de mala fe. En estas especulaciones ha cambiado de manos, de 1887 á 1889, pasando á las personas dotadas de cándida fe, de las menos escrupulosas de otros negociantes avisados, sumas que pasan quizás de millón y medio de pesos. Hecho notable, pues nunca, antes de 1885, habían sido conocidas en el mercado de signos representativos de esta ciudad las acciones de minas, ni casi las empresas mineras.

Detrás de las primeras cuchillas de las cordilleras que limitan el valle del río, á distancias de cinco á diez leguas, empieza la población establecida en las faldas y mesas de aquéllas, en las cuales se encuentra el grupo más numeroso de la población de Colombia. En ella figura, como parte principal, la de Cundinamarca y la capital de la República, á veinte leguas de distancia del río. Todo ese grupo, que cuenta más de 600,000 habitantes, el más rico y uno de los más densos de todo el país, pertenece, geográficamente, al alto Magdalena, del cual recibe maíz, ganados y cerdos gordos, azúcar, panela y miel, cacao, arroz, etcétera, y al cual envía en cambio manufacturas extranjeras y nacionales, harina de trigo, papas y sal. La importancia de ese tráfico entre Bogotá y el río Magdalena, por las tres vías principales de Fusagasugá y

Melgar, — La Mesa y Girardot — y Guaduas y Honda, — sube actualmente á más de 650,000 cargas, ó más de 120,000 toneladas (computando los ganados que se transportan en pie), y por un valor de cuatro ó cinco millones de pesos.

La riqueza general de esa sección (Cundinamarca) en tierras, casas, mercancías y semovientes, puede estimarse en más de $ 180.000,000, pues el solo caserío de Bogotá, del cual no hay, desgraciadamente, estadística alguna reciente, subía en 1863, según catastro formado en ese año, á más $ 16.000,000. En el día puede estimarse en algo más del doble. Las 200,000 hectáreas que aproximadamente mide la bella y fértil explanada de Bogotá, no pueden evaluarse, en término medio, á menos de $ 150 cada una, es decir, en $ 30.000,000 : en mercancías extranjeras hay constantemente en la capital un depósito de doce á $ 15.000,000, y la moneda circulante no baja de $ 4.000,000. El valor de las tierras y casas de los valles de Zipaquirá, Ubaté y Chocontá, asciende á más de $ 20.000,000, y las tierras, cosechas y semovientes del resto del territorio, en donde viven más de 200,000 habitantes, debe de alcanzar á más de $ 25.000,000. Puede estimarse la riqueza general de este grupo de población en un término medio de $ 300 por cabeza, lo que da el guarismo arriba apuntado de $ 180.000,000.

La del Tolima, con 300,000 pobladores, entre quienes está más equitativamente distribuída la riqueza que en Cundinamarca, no baja de $ 160 por cabeza de población, ó sea $ 50.000,000 la de todo el territorio.

En estos guarismos me refiero tan sólo á la riqueza

venal ó cambiable, pues en cuanto á riqueza natural, todavía no apropiada, pero que formará una masa muy considerable de valores cambiables cuando las vías de comunicación suministren medios para explotarlas y acarrearlas, sólo puede decirse que hay un fondo inmenso de valor de esperanza, en sus riquísimas minas de carbón, de hierro, de sal gema, así como en las de oro, plata, plomo, cobre, que empiezan á explotarse, y en las tierras que aun permanecen eriales por falta de salidas para sus productos.

CAPÍTULO VIII

EL MAGDALENA CENTRAL

Población general. — Ciudades principales. — Riqueza general. — Deficiencias de la población. — El valle del Magdalena central. — Obstáculos á la colonización de éste.

El valle del Magdalena central principia al pie de los fuertes chorros que en Honda interrumpen la navegación por vapor. Para señalarle un límite más notable, y de acuerdo con las divisiones políticas del país, se podría marcar su origen en el punto en que desembocan en el Magdalena, casi frente á frente, los ríos de la Miel, en la orilla izquierda, y Rionegro, en la derecha, veinte leguas abajo de Honda; el primero de éstos, límite entre los territorios de Tolima y Antioquia, y el segundo, entre los de Cundinamarca y Boyacá. De aquí se extiende á lo largo del Magdalena hasta el Banco, punto inmediato á la línea divisoria entre los de Antioquia y Bolívar, á la izquierda, y Santander y Magdalena, á la derecha. En esta distancia queda comprendido, al occidente, el territorio de Antioquia, y los de Boyacá y Santander al oriente, no en toda su extensión; pues Antioquia tiene una tercera parte á lo menos, de su terri-

torio en el valle del Cauca y su gran tributario el Nechí; Boyacá, una cuarta parte de la suya sobre la hoya del Meta, y Santander, tal vez una quinta parte, en el Zulia y el lago de Maracaibo. De todos modos, el territorio encerrado entre las más altas cumbres de las cordilleras Oriental y Central, en esta región, tiene, en líneas geográficas, 35 leguas de ancho y 50 de largo, poco más ó menos, que con las vueltas del río Magdalena se desenvuelven á 104 entre Buenavista (boca del río de la Miel) y el Banco.

En esta área hay una población de :

En Antioquia.	400,000	habitantes.
En Boyacá.	560,000	—
En Santander	540,000	—
Total.	1.500,000 (1)	habitantes.

De ellos sólo poco más de una vigésima parte habita en las riberas del río ó en una zona de diez leguas á cada lado; pues sólo el antiguo cantón de Ocaña, perteneciente á Santander, y situado casi en su totalidad dentro de los límites de esta zona, tiene una población de 50 á 60,000 habitantes. El resto de esas poblaciones habita en las faldas ó mesas de los Andes, en alturas de 1,000 á 2,200 metros sobre el nivel del mar, y á distancias de 20 á 40 leguas del río, en donde los climas, de 17 á 25° centígrados, son

(1) La población de estas tres secciones es en la actualidad (por cálculo aproximado) de 560,000 en Antioquia, 700,000 en Boyacá y 640,000 en Santander; total, 1.900,000; pero suprimo la parte situada en las hoyas hidrográficas distintas de la del Magdalena.

adecuados para las razas europea y americana: todas sometidas al grave inconveniente de estar separadas de la arteria navegable por una ó dos cuchillas de la cordillera, casi nunca de menos de 2,000 metros de altura sobre el nivel del mar, que presentan un obstáculo difícil de vencer al establecimiento de buenas vías de comunicación. Á pesar de esta dificultad y de la diseminación de los grupos de población, en esta parte se encuentran las siguientes ciudades de más de 8,000 habitantes.

EN ANTIOQUIA

Medellín	40,000
Manizales	15,000
Sonsón	16,000

EN BOYACÁ

Tunja	8,000
Sogamoso	9,000
Soatá	12,000
Chiquinquirá	12,000
Guateque	9,000

EN SANTANDER

Socorro	20,000
Bucaramanga	20,000
Cúcuta	12,000
San Gil	10,000
Vélez	8,000
Pamplona	8,000

La riqueza de estas comarcas es de naturaleza muy desigual.

En Antioquia, en donde — con excepción de algunos valles, como el del Alto Porce, de fertilidad excepcional, y las orillas del Cauca, — el suelo es pobre ó mediano á lo más, y la principal riqueza consiste en el producto de las minas, de más de $ 3.000,000 en oro y $ 500,000 en plata, — el suelo vale poco en lo general y la agricultura es de pura alimentación, sin dar hasta ahora productos exportables, si se exceptúa un poco de café; hay grandes capitales acumulados en Medellín, algunos en Manizales, y una medianía envidiable, generalmente difundida entre todas las clases. Antioquia puede tener una riqueza general de 90 á $ 100.000,000

Boyacá es quizás la sección más pobre de Colombia. Su propiedad territorial mal distribuída, si se exceptúa en el valle de Tenza, — perteneciente á la hoya hidrográfica del Meta, — su población, indígena en la gran masa, poco educada, á distancias de 30 y 40 leguas del Magdalena, sin producción alguna notable hasta el día, pues no merece tal nombre la de algunas manufacturas de algodón y de lana, que, si bien dan muestra de las aptitudes mecánicas de la raza indígena, difícilmente resisten ya la competencia extranjera: la riqueza general de Boyacá, á pesar de sus 700,000 habitantes, quizás no pasa de $ 40 ó $ 50.000,000, ó $ 50 por cabeza de población.

No así Santander, el Estado contiguo hacia el norte, en donde la población enérgica y trabajadora ha suplido con la industria las deficiencias de su suelo inclinado, empobrecido por la ausencia de bosques. Surte de azúcar y melazas á los de Boyacá y Santan-

der, exporta de sus valles de Cúcuta, Bucaramanga y Ocaña más de 200,000 quintales de café, provee con Boyacá al vestido de los habitantes del interior con sus tejidos de algodón, y empieza ya á ocupar los valles del Magdalena, con emigraciones hacia el valle del Chucurí, tributario del bajo Sogamoso.

La riqueza de este Estado debe aproximarse á $ 120.000,000, pues sus tierras, aunque apenas de mediana fertilidad, valen generalmente de 80 á $ 150 la hectárea; sus caseríos, inclusive el de las fincas rurales, son casi todos de teja, y el número de capitalistas de $ 1,000 á $ 4,000 se cuenta por decenas de miles entre sus habitantes. No hay tal vez un solo millonario en esa sección; pero en cambio es muy notable la proporción de eso que se llama *hombres acomodados*.

Este millón y medio de habitantes necesita, para entrar en un progreso rápido y seguro, vencer en Antioquia la cuchilla oriental de sus Andes, y en Boyacá y Santander traspasar las cumbres de la Sierra de Lloriquíes ó la Paz, y colonizar la parte alta del Carare (llamado también Minero), del Opón, del río de la Colorada, del Sogamoso y el Lebrija, en donde hay tierras fértiles, bosques inagotables, productos naturales valiosos y corrientes navegables hasta el Magdalena.

Otra cosa más quizás también necesitan, sobre todo las poblaciones de Santander, y es : espíritu de asociación. En Cundinamarca ha sido comparativamente fácil la aclimatación de la Compañía anónima para formar bancos, explotar las minas del Tolima, acometer empresas de ferrocarriles — quizás á causa

de la mezcla con la raza indígena, en quien, á influencia de largos siglos de gobierno patriarcal y de comunidad de bienes, se han transmitido por herencia fisiológica algunos restos de costumbres de solidaridad; — pero en Santander predomina un sentimiento de individualidad enérgica que, si bien es favorable á la conservación de la idea republicana, no lo es tanto al desarrollo de la asociación moderna, que tan favorable ha sido á la marcha industrial del siglo presente.

Las compañías bancarias, por ejemplo, que en Cundinamarca llegaron á doce en un período de menos de ocho años, no han calado en Santander; de suerte que Cúcuta, la población más laboriosa y rica del norte de Colombia, no cuenta una sola; y en el Socorro, país manufacturero, dotado de genio mecánico, gran productor de algodón, abundante en ríos torrentosos á propósito para utilizar sus aguas como fuerza motriz, no se ha establecido una sola fábrica de tejidos, á pesar de reunirse todas las demás condiciones necesarias para dar á esta empresa el porvenir más brillante. La asociación hubiera podido crear todo eso.

Si los declives de las cordilleras hacia el interior están bastante poblados, los que caen hacia el río no lo están, y forman casi un desierto. En las 104 leguas que median entre Buenavista y el Banco, apenas existen los caseríos insignificantes de Nare, Puerto Berrío, Carare, San Pablo, Badillo, Puerto Nacional, La Gloria y Tamalameque, y probablemente no más

de veinte ó veinticinco *leñateos*, con una población que quizás no llega á 15,000. Esta soledad depende de varias causas.

La primera es el clima cálido y húmedo que requiere habitaciones abrigadas y algunas condiciones higiénicas, superiores á la pobreza de sus pobladores.

La segunda, el estado imperfecto aún del lecho del río, falto de profundidad suficiente para encauzar sus aguas, y ocasionado á frecuentes inundaciones destructoras de las labranzas, casas y aun de los caseríos mismos situados sobre los bancos altos que á las veces se encuentran. Parece que éstos, desde tiempos anteriores á la conquista española, fueron ocupados como escalas comerciales y asiento de las tribus que habitaban las orillas; pero expuestos á la lenta acción de las corrientes incesantemente roedoras de sus paredes, acaban por ser arrastrados, con destrucción de los edificios levantados sobre ellos.

Así han desaparecido calles enteras de Nare, San Pablo y aun Puerto Nacional, que yo mismo alcancé á conocer en 1851, y que en 1887 ya no existían.

La tercera es la falta de vías de comunicación hacia las tierras altas del interior, tanto para proporcionar á la población de las orillas medios de regenerar la salud de vez en cuando, en mejores climas, como para renovar con inmigraciones nuevas los vacíos que la muerte deja entre las antiguas; y sobre todo para facilitar alimento á los negocios del río, sin el cual la condición de los riberanos es enteramente precaria.

Hay además otra que á un tiempo es inconveniente y es ventaja. De ordinario las orillas del río son más

altas que los terrenos de la parte posterior; resultado probablemente de que el lecho de la corriente va haciéndose cada día más profundo y de la acumulación de troncos y malezas sobre las riberas, que á la larga forman verdaderos diques ó bancos artificiales. En sus crecidas, el río rompe á las veces estos bancos, y encontrando detrás terreno más bajo, forma grandes lagunas y ciénagas, permanentes unas, accidentales otras, que sirven como prolongaciones del río hacia el interior, y como depósitos del agua de las crecidas que, disminuyendo el volumen de éstas, tal vez preservan de inundación, ó á lo menos disminuyen los estragos de éstas en las tierras inferiores. Tal es la de Paturia, por ejemplo, que en ocasiones es navegable por vapores y reduce algunas leguas la extensión del camino de tierra hacia Bucaramanga. De estas grandes ciénagas son conocidas las de Pura, Adentro, Barbacoas, Sardinita y Blanca, en la orilla antioqueña; y las de Garrapata, San Juan, Chucurí, Opón, San Silvestre, Paturia, Doña María, Badillo, Puerto Nacional, Corredor, Simaña y Papagais, en la ribera santandereana y en la de Bolívar. Quizás algún día podrá aprovechárselas por medio de obras de canalización bien entendidas; pero por hoy son causa de emanaciones insalubres y motivo de inseguridad para los pobladores de las orillas del río, cuyas habitaciones y labranzas quedan cercadas por las aguas en los grandes inviernos.

Todos estos terrenos del Magdalena central llegarán á tener suma importancia luego que, al través de ellos y aprovechando las cuchillas de la cordillera

perpendiculares al río, se abran buenas vías de comunicación hacia el interior. Algunos de los que hoy son pueblos miserables sobre el Magdalena, llegarán á ser grandes ciudades; porvenir que tal vez toque á Buenavista, Puerto Berrío, San Bartolomé y San Pablo, en la orilla izquierda, y la Boca de Rionegro ó la del Palagua, la Boca del Opón, la del Sogamoso y la del Lebrija, en la orilla derecha. El Banco, indudablemente.

CAPITULO IX

EL BAJO MAGDALENA

Descripción general. — La ciudad de Mompós. — Magangué. — Hidrografía de esta región. — Las llanuras de Corozal. — Producciones de ellas. — La banda oriental del bajo Magdelena. — Opinión de Reclus acerca de esta región. — La Sierra Nevada.

La acción de las aguas del Cesar, que las vierte en dirección inversa á las de aquél, ó algún hundimiento de los estratos del suelo recientemente ocurrido, determina en este punto una diversión de la mayor parte del caudal del Magdalena hacia el occidente, en busca del valle del Cauca, por el canal conocido con el nombre de Brazo de Loba. Aquí termina la cordillera Central, que ha dividido desde su nacimiento el curso de los dos ríos; y la misma cordillera Occidental, — que desde el nudo de Túquerres ha separado el Cauca del mar Pacífico primero y del Atrato después, — se reduce también á proporciones insignificantes. Se prolonga esta última tan sólo en una cuchilla angosta, conocida con el nombre de Sierra de San Jerónimo, hasta las inmediaciones de la villa de Chinú, en el centro de las llanuras del Corozal, después de dividir por algunas leguas las aguas del Sinú de las del San Jorge, tributario del Cauca.

La cordillera Oriental, á su vez, — que desde las inmediaciones de Bucaramanga ha arrojado un brazo hacia el oriente para internarse al sur del lago de Maracaibo, describiendo una gran curva al rededor de la costa de Venezuela, — prolonga aquí otro brazo hacia el nordeste, para morir á la entrada de la península Goajira; de suerte que por esta parte también se ensancha el valle del Magdalena. Al norte, sin embargo, se levantan, casi desde la orilla misma del mar sobre la Ciénaga de Santamarta, las Sierras Nevada y la Tairona. Corre la primera de occidente á oriente, hasta el Ranchería ó Calancala, cerca de Riohacha; la segunda se desprende de la anterior, cerca á la Ciénaga ya nombrada, y corre de norte á sur, partiendo las llanuras del departamento del Magdalena, hasta frente al cerro de San Antonio, en donde su último estribo es conocido con el nombre de Alto de las Minas, cerca á la confluencia del río Ariguani, que nace en la Sierra Tairona, con el Cesar, que procede de las más altas cumbres de la Nevada.

Toda esta región forma un gran valle de 6,000 leguas de superficie, dividido por mitad por el río Magdalena. La mitad occidental forma el antiguo Estado de Bolívar: la oriental, el antes Estado, hoy departamento, del Magdalena.

El río de este nombre corría en su mayor parte, hasta 1868, por el brazo más recto de Mompós, dejando encerrada entre éste y el de Loba una grande isla, en cuyo costado oriental está la ciudad de Mompós. Era ésta, desde tiempos antiguos, una de las principales del valle del Magdalena y escala comer-

cial muy importante en la navegación del río. Antes del establecimiento de vapores, las mercancías extranjeras venían en botes desde Santamarta, Cartagena ó Sabanilla, tan sólo hasta Mompós : aquí se cambiaba de vehículo y de tripulación de bogas hasta Honda. En ella solía celebrarse una feria muy importante, en el mes de febrero, concurrida por los comerciantes del interior y por los de las tres ciudades que acabo de nombrar; los primeros traían oro, quinas, tabaco y manufacturas de las provincias interiores, y los segundos, mercancías extranjeras; el valor de las transacciones subía con frecuencia á más de $ 1.000,000. Además, los comerciantes momposinos mantenían siempre en sus almacenes grandes surtidos de artículos extranjeros, de donde se proveían los de Medellín, Honda, Bogotá y otras plazas, como ahora lo hacen directamente de Londres, París, Hamburgo ó Nueva-York.

Era Mompós una ciudad muy respetable : por su patriotismo y el valor de sus hijos ganó durante la guerra de la Independencia el título de *la Ciudad valerosa;* y sus comerciantes eran muy distinguidos por su probidad, buen sentido y genio emprendedor, no menos que por su espíritu público. Tenía un cementerio muy notable por su aseo y ornamentación, buen Colegio, buenas escuelas, Casa Municipal, Hospital y Cárcel de cal y canto, amplios y muy bien servidos; paseo sombreado por grandes árboles á orillas del río, magníficas huertas de árboles frutales, y caserío de cal y canto y teja, sólido, de grandes patios y anchos corredores.

Entre las antiguas familias de esa ciudad, tal vez condenada á desaparecer, han dejado recuerdo honorable las de Martínez Pinillos, Choperena, Corral, Ribón, Pino, Castellanos, Troncoso, Flórez, Jiménez, De la Torre, Jaramillo, Blanco, Alviar, Obeso y otras que no recuerdo ahora; pero no olvidaré el nombre del señor Emigdio Mulet, de raza africana pura, tipo de honradez, laboriosidad y benevolencia.

Sobre la ribera del brazo de Loba, unido ya con el Cauca y el San Jorge, en la parte opuesta á Mompós, está situada Magangué, otra de las ciudades importantes del Bajo Magdalena. Fundada en un principio como escala comercial para los habitantes del nordeste de Antioquia, que llevaban á las afamadas ferias de Magangué y de Tacasuán, en los meses de junio y septiembre, el producto de sus minas de oro para cambiarlo por mercancías extranjeras, que introducían luego al interior por el Cauca, el San Jorge y el Nechí — su importancia ha aumentado con la decadencia de Mompós, y hoy sus casas de cal y canto y teja, varias de ellas de dos pisos, á la orilla del río, dan testimonio de su prosperidad. Á su espalda, hacia el sur, se extiende una Mesopotamia espléndida, formada por el brazo Moján, del Cauca, que se aparta al oeste en busca de las cuatro ramas por donde el San Jorge le tributa sus aguas; los cuatro caños en que el Cauca se divide antes de entrar al Magdalena, y últimamente, el que un poco más abajo de la ciudad, se junta con la corriente principal — el río Sicuco, desprendido del brazo de Loba ocho ó nueve leguas abajo del Banco. Esa serie de canales, que se extiende desde

el Banco hasta Tacaloa, y desde el brazo de Mompós hasta el San Jorge, forma una red de más de ciento cincuenta leguas de canales navegables, que harán de esa fértil llanura una región no menos famosa que la de Canaán, surcada por el Eufrates y el Tigris, entre Europa y el Asia. Séanos permitido, ya que es tan triste el tiempo en que nos ha tocado vivir, reanimar el espíritu con las visiones de la esperanza.

Hacia el occidente, traspuesta la angosta cuchilla de San Jerónimo, se extiende otra llanura regada por las vueltas y ramificaciones del río Sinú, que se prolonga hasta el Golfo de Morrosquillo, en donde, sobre la boca de este río, se encuentra el espléndido puerto de Cispata, amplio, profundo y abrigado de los vientos nortes, temibles en esa costa. Ese es el territorio tan célebre en los anales de la primera colonización española, en donde el conquistador Pedro de Heredia encontró en sus famosas sepulturas una cantidad de oro superior á la que en el Perú produjo el rescate de Atahualpa; pero falta descubrir las minas de donde ese oro procedía, las cuales den quizás algún día origen á la fundación de otra California. También las riquezas auríferas de ésta estuvieron ocultas durante tres siglos á la investigación codiciosa de los conquistadores españoles y de sus sucesores los criollos mejicanos.

Más hacia el norte se reúnen esas dos llanuras en la hoy rica y agradable mansión de las sabanas de Corozal, en donde pacen más de 500,000 cabezas de ganado vacuno, cuya reproducción no sólo abastece de carne en abundancia á todo el Estado de Bolívar y

al norte de Santander, sino que da de 15 á 20,000 novillos gordos para la exportación hacia las Antillas y el istmo de Panamá, amén de un número no despreciable que empieza á salir hacia el Estado del Táchira, en la República hermana de Venezuela, atravesando los fragosos caminos de Ocaña.

La reproducción de 500,000 cabezas, á la rata ordinaria en este país, de 20 por 100 al año, representa 100,000 vacas y novillos, cuyo valor de $ 2 á 2.500,000, á favor de salidas fáciles y seguras, forma una renta muy confortable para los dueños de esos rebaños. Ese ganado da, en novillos de 4 á 5 años, de 14 á 16 arrobas de carne, y una ó dos de sebo, en los pastos naturales de la sabana: engordados en buenas dehesas de pará ó de guinea, puede rendir hasta un 20 por 100 más; de suerte que su calidad es poco más ó menos igual á la de los hatos del Chaparral y de Ortega en el Tolima.

En esas mismas llanuras se cultiva tabaco en cantidades considerables; pues la exportación de él al mercado de Bremen llegaba á cerca de 100,000 quintales por los años de 1855 á 1865; pero esos guarismos han disminuído considerablemente.

Pudieran producir también algodón, azúcar, cacao, arroz, maíz y otros muchos artículos; pero faltan aún industria, capital y brazos suficientes, que sólo una buena inmigración extranjera podría suministrar de pronto : ella daría industria y brazos, y el capital vendría en el momento en que esas otras dos condiciones ofreciesen atractivo á su inversión. En suma, la banda occidental del bajo Magdalena, poblada ya

por más de 300,000 habitantes con las cuatro ciudades de Magangué, Sincelejo, Cartagena y Barranquilla, y con valores que bien pueden montar á $ 40.000,000 (pues solamente sus ganados valen $ 7 ú 8.000.000; sus empresas de navegación por vapor en el Magdalena, cerca de $ 2.000,000, y los caseríos de Cartage- y Barranquilla, más de $ 6 ó $ 8.000,000 cada uno); la banda occidental del Magdalena, digo, quizás está ya en camino de una prosperidad rápida y segura. Sólo le falta educación popular; pues sus escuelas públicas han dejado mucho que desear, y su población, de razas mixtas, aunque inteligente y robusta, carece aún, en sus ocho décimas partes, de esa iniciación suprema al misterio de la vida, de ese bautismo de la civilización que se llama saber leer y escribir.

La banda oriental es menos afortunada en sus condiciones : el suelo, que es alto y con buenos declives hacia el Magdalena y el mar en la occidental, parece carecer aquí de esta condición : los derrames del Magdalena y del Cesar ocupan grandes extensiones en ciénagas y pantanos, el mar está más distante y los ríos que recorren el interior, — el Cesar y el Ranchería, — son mucho menos navegables. Quizás esto explica por qué esta sección no llega á la tercera parte de población de la del lado opuesto, pues no alcanza quizás á 100,000 habitantes.

En cambio tiene igual fertilidad, y en los senos de las cordilleras Nevada y Tairona, valles magníficos de temperaturas variadas, desde 27° hasta 12° del centígrado, en la inmediación misma del mar, en donde podría albergar sin peligro, — cuanda la parte

baja esté poblada y cultivada, — las inmigraciones de raza europea. En las llanuras del alto Ranchería y en las del bajo Cesar tiene también de 150 á 200,000 cabezas de ganado vacuno : en las inmediaciones de la Ciénaga grande de Santamarta y en las faldas de la Sierra Tairona, sobre el valle del río de la Fundación, hay alguna agricultura ocupada en la producción de cacao, algodón, azúcar, ron y plátanos : artículo este último que pronto empezará á exportar en grandes cantidades; también en las faldas interiores de la Sierra Nevada los capitalistas de Riohacha empiezan á fomentar plantaciones de café.

La población de este Departamento no cuenta quizás 100,000 : sus dos ciudades principales de la Costa, Santamarta y Riohacha, no llegan tal vez á 3,000 habitantes cada una : las dos del interior, Valledupar y Chiriguaná, están en plena decadencia, y probablemente no alcanzan á 5,000 habitantes entre las dos, y la riqueza general de la región quizás no sube á $ 10.000,000.

No cabe duda, sin embargo, de que á ésta le espera también un gran porvenir á favor de las riquezas naturales que las cordilleras Nevada y Tairona ocultan en su seno, así como de la exuberante fertilidad de sus valles. Eliseo Reclus, el geógrafo distinguido, que por cerca de dos años residió en ella con intención de formar una colonia francesa, habla en los términos más lisonjeros de las ventajas que brinda para la colonización, por la asombrosa productividad del suelo, climas salubres del interior y carácter dulce y hospitalario de sus habitantes. Él sospecha

que en edades remotas el Magdalena corría por el lecho actual de los ríos Cesar y Ranchería y formaba un inmenso lago de agua dulce, semejante al de Maracaibo, en la llanura en que hoy existen los pueblos de San Juan, Fonseca, Barranco, Cañaveral, Urumitas, Badillo y Valledupar, hasta que el levantamiento de la Sierra Nevada rechazó sus aguas hacia el occidente, á un golfo que entonces se extendía entre Cartagena y Santamarta, colmado después por los aluviones del río. Citaré aquí algunas de sus palabras:

« En la actualidad el levantamiento del suelo que separa la hoya del Ranchería de la del río Cesar, afluente del Magdalena, es tan débil, que fácilmente se podría excavar un canal que uniese las aguas del Magdalena con el puerto de Riohacha. Si la Nueva Granada comprende sus intereses, uno de los primeros caminos de hierro que debería construír sería el de Riohacha á Tamalameque, sobre el Magdalena; la corriente comercial seguiría el curso trazado por la corriente de las aguas en las edades geológicas, y atravesaría una hoya de gran fertilidad, sembrada ya de numerosos centros de población...

» Uno de estos pueblos, Villanueva, adonde llegué dos días después de haber pasado la cuesta de San Pablo, llamó mi atención, sobre todo por su apariencia de prosperidad y su situación maravillosamente bella. Las casas, pintadas de amarillo, están sombreadas por árboles de rara opulencia aún en la zona ecuatorial; bellos caminos, sobre los cuales podrían circular los coches, irradian en todos sentidos; acequias ó arroyos para el regadío corren sobre las piedras con dulce murmurio y mantienen en los jardines la más rica vegetación; á lo lejos se extiende la sabana, inmenso río de verdura entre dos hileras de montañas paralelas, una de las cuales tiene 2,000 y la otra de 5 á 6,000 metros de elevación. Al este la Sierra Negra (ramificación de los Andes orientales), cadena relativamente modesta y con todo más alta que nuestros Vosgos, abre sus anchos valles y despliega sus cimas redondas, encima de las cuales el Cerropintado, dispuesto como una gran fortaleza rectangular, proyecta bastiones alternativamente blancos y negros. Al oeste, la Sierra Nevada, con escarpes rojos y desnudos, corona su enorme muralla, con picos tallados en forma de pirámides y cubiertos de nieves inmaculadas, que semejan un revestimiento de mármol blanco.

Cuando los rayos del sol naciente aparecen sobre las cumbres de la Sierra Negra y van á golpear las crestas del lado opuesto, dibujan primero en el cielo una especie de inmensa bóveda luminosa, y después encienden aquí y allí faros resplandecientes sobre los picos de la Nevada; poco á poco la luz empieza á chorrear sobre los costados de los montes como un inmenso incendio, envuelve la cadena entera con su manto de fuego, y esparciéndose por la llanura, convierte en innumerables diamantes las gotas de rocío y el agua chispeante de los torrentes. »

La Sierra Nevada ha sido teatro, durante los últimos veinticinco años, de diferentes ensayos de colonización europea, probablemente mal estudiados y peor dirigidos, con fondos insuficientes, siempre con mal resultado. Acaso las poblaciones europeas y sobre todo la francesa, familiarizada con las nuevas comodidades de la vida en el siglo presente, carecen de esa energía que en el XVI mostraron los españoles en la conquista de estos países, y del espíritu austero que los puritanos ingleses desplegaron en la primera colonización de la América del Norte; región mucho más inclemente y desolada que nuestras tierras ecuatoriales. Me alienta la esperanza de que, no muy tarde, la explotación de sus minas de cobre, de las de carbón, ó quizás tal vez la mera exportación de plátanos en grande escala, como ya se hace en Colón, en Puerto Limón de Costa Rica y en Honduras, darán origen á prósperas colonias agrícolas de población colombiana aclimatada, detrás de las cuales podrá venir con seguridad la inmigración europea á establecerse en los valles altos de la cordillera, en lugares libres ya de las influencias palúdicas de la costa del mar y de las sabanas anegadizas de las orillas de los grandes ríos. Una vez empezada esa corriente, no se detendrá.

CAPÍTULO X

LAS CIUDADES DEL DELTA

Santamarta. — Ventajas y desventajas de ésta. — Sus habitantes. — Proyecto de ferrocarril al Banco. — Cartagena. — Origen de su prosperidad. — El Dique. — Avance del mar sobre la tierra. — Barranquilla y Sabanilla. — El Ferrocarril. — Su porvenir. — La línea de vapores trasatlánticos.

Tres ciudades se disputan en el Atlántico la supremacía en el comercio del Magdalena: Santamarta, en la boca oriental; Barranquilla, en la salida central de la boca de Ceniza, y Cartagena, á la desembocadura occidental del brazo del Dique. Todas tres han disfrutado alternativamente de ese privilegio, y hacen cada día los esfuerzos posibles por atraérselo.

Santamarta, la ciudad fundada por Rodrigo Bastidas en 1525, es la más antigua de las tres, y la que tiene el mérito indisputable de haber sido el punto de partida de donde Gonzalo Jiménez de Quesada emprendió el descubrimiento y conquista de las regiones interiores de los Andes, entre ellas del reino ya medio civilizado de los Chibchas. Situada en el ángulo de las sierras Nevada y Tairona, de cuyas faldas se desprenden numerosas corrientes de agua, que forman valles amenos y probablemente salubres, densamente poblados al tiempo de la conquista por tribus indige-

nas, es muy de extrañar que su comarca no hubiese sido teatro de una próspera colonización, sobre todo en las fértiles alturas de la Ramada y Pocigüeica. Hacia este último lado encontré en 1867, en un viaje que hice por tierra en compañía del señor Aquileo Parra, desde Santamarta hasta Ocaña, una familia inglesa inmigrada desde 1825 (Campbell de apellido, si no me engañan mis recuerdos), establecida en la parte alta del río de San Sebastián de la Fundación, con plantaciones de café y de cacao. Vivía aún allí la señora con sus hijos, y en sus modales y conversación pudimos descubrir que pertenecía á la clase culta de Inglaterra; prueba evidente de que el clima de esa región es sano y á propósito para la raza europea. Sin embargo, hoy toda esa comarca es un desierto.

Santamarta tiene las siguientes ventajas para formar una buena ciudad comercial:

Puerto profundo, abrigado de los nortes por la isla del Morro, y de fácil acceso para los buques, los cuales, aun los de mayor porte, pueden fondear con seguridad á pocos metros de la playa.

Agua potable en abundancia, suministrada por el cristalino Manzanares, que desemboca en el mar por uno de los costados de la ciudad.

La vecindad de la gran Ciénaga, abundante en pescado, rodeada de tierras en extremo fértiles regadas por los ríos Papares, Córdoba, Frío y otros.

Facilidad de comunicarse con el Magdalena por medio de los caños de este río que desembocan en la Ciénaga; la cual acaso pudiera, con algún trabajo, ser convertida en otro puerto de buenas condiciones.

En cambio, la vecindad de las abruptas, por el lado septentrional, y descubiertas faldas de la Sierra Nevada, la priva de los vientos de tierra y hace subir la temperatura á un nivel desagradable y aun malsano para el hombre. Según las observaciones de Boussingault, Santamarta, con una temperatura media de 28° 6 del centígrado, y máxima á veces hasta de 42° á la sombra durante el día, es la ciudad más caliente de toda la América tropical; un grado más que la Guaira (cuyas condiciones topográficas son muy semejantes), Cartagena, Barranquilla, Panamá y Cumaná, y 2° más que Tumaco y Guayaquil, en el Pacífico.

Una playa pantanosa que la rodea hacia el nordeste produce emanaciones fétidas é indudablemente malsanas; pero la influencia de esta causa pudiera desaparecer fácilmente por medio de un saneamiento convenientemente dirigido y la siembra abundante de árboles que ábsorbiesen los miasmas.

Estas dos circunstancias hacen en el día algún tanto insalubre el clima y han contribuído no poco á la decadencia de esta antigua y benemérita ciudad.

Luchando constantemente contra las ventajas que la protección oficial ha concedido siempre á Cartagena, Santamarta ha tenido algunos de los más activos é inteligentes comerciantes del país; los señores Mier, Abellos, Cataños, Díaz Granados, Vengoecheas, Fergusson, Nogueras, Simmonds y otros, quienes sucesivamente, con pocas excepciones, se han visto obligados á buscar teatro para sus trabajos en otros lugares. Gran parte de la población samaria se ha dispersado, principalmente á París, á Barranquilla y

á Bogotá; pero es fácil reconocerlos en donde quiera por su actividad en el comercio, la buena letra y las aptitudes especiales para la contabilidad; muestra de la buena escuela de adversidad y de lucha en que fueron educados.

En el día piensan los samarios en el gran proyecto de un ferrocarril hasta el Banco, como si quisiesen hacer competencia al río Magdalena, que, más que nadie, han contribuído ellos á proveer de vapores; pero empresa que es de temer no pase de la parte ya ejecutada desde Santamarta hasta Puebloviejo, en la Ciénaga (1). Sesenta leguas de vía férrea, á lo menos, a través de todos los ríos que nacen de la Sierra Tairona, y de bosques y ciénagas despoblados, llenos de plaga, en donde se respira la fiebre, serían en extremo costosas en vidas y en dinero, y no podrían proporcionar jamás fletes más baratos que el río Magdalena, navegable en ese trayecto, hasta Tacaloa y aún más arriba, por los mismos buques de mar. Me parece que ese proyecto se anticipa más de medio siglo á las necesidades de esa región, en la que no alcanza tal vez á 60,000 habitantes la población que pudiera servirse de la vía; pues la que vive sobre el Magdalena preferiría siempre hacer uso del río, y la situada sobre el Ranchería tiene salida más natural hacia el puerto de Riohacha.

Mejor fortuna que Santamarta tuvo Cartagena desde su fundación, en 1533, por Pedro de Heredia. Las grandes cantidades de oro recogidas por este

(1) Ha sido prolongado después hasta Riofrío, dos leguas al sur

desalmado conquistador en los primeros pueblos ocupados, principalmente en la comarca del río Sinú, — atrajeron desde los primeros días de la fundación de la ciudad un gran número de pobladores y mercaderes, que, rápidamente enriquecidos, dieron principio á un establecimiento considerable y duradero. Convertida luego en plaza fuerte y apostadero marítimo para las flotas de galeones, Cartagena llegó á ser en breve una de las plazas principales del poderío español en América; pero, sobre todo, la primera del Nuevo Reino de Granada.

Poblada por gentes ricas y por los empleados del Gobierno Español, desplegó desde un principio el genio alegre y hospitalario, altivo y dominador, algún tanto aristocrático en las clases acomodadas, que ha mantenido cierta separación entre las castas, no observada en las demás poblaciones de la Costa; pero no tan tenazmente adicta al trabajo como se nota entre sus rivales de la orilla derecha del Magdalena. Contenida desde muy temprano la inmigración española, por la dificultad que presentaba el atraso de la navegación, de una parte, y de la otra las grandes empresas navales que ocuparon á España durante los agitados tiempos de Carlos V y Felipe II, para las que era insuficiente su escasa marina en esos días aciagos, — la prosperidad de Cartagena, digo, permaneció estacionaria casi desde entonces hasta la época de la Independencia, sostenida su población, más que por una inmigración ó un comercio activo, por los intereses burocráticos de la monarquía española, que llegó á hacer de ella la plaza más fuerte de

la América meridional. Baste decir que sus murallas y fortificaciones costaban, hasta mediados del siglo pasado, más de $ 70.000,000; suma enorme, si se tiene en cuenta que los metales preciosos valían en esos tiempos tres ó cuatro veces más que en la actualidad. Teniendo en cuenta esa circunstancia, ese desembolso representaba tanto como $ 250.000,000 á mediados de este siglo. ¡Cuán otra sería la suerte de estos países si esas cuantiosas riquezas, unidas á las no menos enormes invertidas en las fortificaciones de Panamá, Portobelo y Chagres, lo hubiesen sido en escuelas, en buenos caminos hacia el interior, en traernos aquí una parte de la población morisca que los Felipes II y IV empujaron desapiadadamente á morir sobre las costas africanas!

Lo mismo que Santamarta, Catagena luchaba con la dificultad de comunicarse con el Magdalena por algún medio menos peligroso que el de atravesar la barra de las bocas de este río. El caño llamado de *El Dique*, que desemboca en el mar diez leguas al sur de la ciudad, no fué nunca navegable más que por canoas y champanes, y aun para este efecto exigía que todos los años fuese limpiado de la tupida vegetación acuática (llamada *tapón* ó *tarullo*) que lo obstruía; y en la vacilación de tener abierto este canal de cuarenta leguas de extensión, ó de construir un buen camino por tierra, de veinticinco, nunca se tuvo lo uno ni lo otro.

No es esta la única dificultad para Cartagena.

Carece de agua potable, y aunque sería posible llevarla de Turbaco por medio de un acueducto de cua-

tro ó cinco leguas, la ausencia de administración municipal durante el período de la colonia no permitió acometer esa obra, y la pobreza á que quedó reducida después del memorable sitio de 1815, tampoco le ha dado recursos para ello. Los habitantes tienen que recoger en aljibes el agua de la estación lluviosa, única con que cuentan para los variados usos y exigencias del clima.

La entrada al puerto es otra dificultad. Los buques procedentes del norte tienen que bajar casi tres leguas al sur para penetrar por el canal estrecho de Bocachica, y remontar luego la bahía, hasta el fondeadero inmediato á la ciudad. En otro tiempo había la entrada de Bocagrande, de poca fondo tal vez, mas inmediata á la ciudad; pero fué preciso obstruírla por medio de una escollera de pilotes construída á grandes gastos ($ 1.600,000) á mediados del siglo pasado, para defender el caserío de las irrupciones del mar en la época en que dominan los vientos del norte. El mar Caribe parece estar avanzando hacia lo interior de las tierras, pues esa escollera, en otro tiempo considerada protección bastante, ya no lo es, de suerte que se piensa prolongarla por algunos centenares de metros más; en las bocas del Magdalena está disminuyendo la extensión de la isla de *Los Gómez*, que se extendía paralela á la costa de la orilla derecha ú oriental; en Santamarta, el castillo de San Felipe, construído á principios de este siglo con baterías de barbeta que sobresalían casi dos metros sobre la playa, se encuentra hoy algunos pies debajo del agua. La calle principal de Riohacha fué arrebatada por las olas, según

he visto en el viaje de Mr. E. Reclus. Igual observación me pareció hacer en La Guaira, en donde el mar invade ya la carrilera del ferrocarril de Macuto, destruyó en diciembre último las obras del tajamar. En Sabanilla barrió la isla Verde, y rompió también en el mismo mes, y quizás el mismo día, la prolongación del ferrocarril hacia Puertobelillo, construída sobre la playa de arena que rodea por el norte el antiguo puerto de Sabanilla, y que se reputaba ya terreno firme.

Del mismo peligro parece estar amenazada Cartagena en toda la cortina de muralla que se extiende desde Santa Catalina hacia el norte.

La prosperidad de esa ciudad no depende principalmente de la navegación del Dique, cuanto del desarrollo de sus industrias pecuaria y agrícola, que cuentan ya con bases firmes para un progreso notable en el porvenir. La población del Departamento no baja de 300,000 habitantes, quizá demasiado regados en una grande extensión de su territorio, el cual ocupa algo más de 6,000 leguas cuadradas, de terrenos fertilísimos, con excepción tan sólo de algunas ciénagas formadas por los derrames del brazo del Dique. En sus extensas sabanas, cubiertas de pastos naturales y regadas por aguas abundantes, se mantienen rebaños de ganado vacuno, que no bajan de un millón de cabezas, y en sus tierras de labor se cosecha algodón, del que en un tiempo se llegó á exportar más de 20,000 quintales anuales; tabaco, del que se exportó durante algunos años de 60 á 80,000 quintales; maíz, que suele salir en busca

del mercado de las Antillas; arroz, suficiente para el consumo interior; ñames, batatas y otras raíces alimenticias que en el día se llevan en cantidades no despreciables á los trabajadores del canal de Panamá: en suma, producciones alimenticias que dan amplio sustento á sus habitantes, entre quienes predomina la raza africana, mezclada con raza blanca en su mayor parte.

Cartagena tiene en nuestros fastos republicanos el merecido nombre de *Ciudad Heroica*: timbre ganado cuando, sitiada en 1815 por Morillo con un ejército de 8,500 hombres, sostenidos por una fuerte escuadra en el mar, sus habitantes rechazaron durante cuatro meses todos los ataques del ejército sitiador, perdieron por la peste y el hambre más de la tercera parte de su número, y abriéndose paso por en medio de la flota enemiga en pequeñas embarcaciones, dejaron al enemigo una ciudad poblada de espectros, obstruídas sus calles por los cadáveres, pero no rendida ni humillada. La visité en 1887, y el recuerdo de su heroísmo cubrió á mis ojos el aspecto desolado y triste que todavía presenta á la vista del viajero. No vi sus casas deshabitadas ni me fijé en sus murallas abandonadas, entre cuyas brechas

. . . . . hoy sacude
La grama del erial su infausta espiga.

Me llenó la visión de su glorioso pasado, creí sentir el soplo de patriotismo de sus guerreros y ver aún sus banderas, desgarradas por las balas enemigas, flameando sobre sus baluartes; me descubrí reverente delante de los bustos de sus mártires en la plaza de la Independencia, — en la que hace falta la sombra de

grandes árboles, — y el confuso alboroto de nuestras estériles discordias no ahogó para mí la voz resonante de 1815, que todavía me parecía vibrar : ¡ Libertad ! ¡ Patria !

Durante la colonia el gobierno español quiso hacer de Cartagena el único puerto para el interior, y su población llegó á pasar de 20,000 habitantes. Su caserío de cal y canto, con habitaciones amplias y cómodas, sus edificios públicos de aspecto imponente, sus murallas almenadas á trechos, de ocho metros de altura y casi otros tantos de espesor, en doble línea hacia el barrio de Jemani, protegidas por fuertes baluartes en los sitios expuestos al ataque, — demuestran el interés prominente que tenía á los ojos de la metrópoli ; pero hoy, que no se la reputa plaza de guerra sino puramente comercial, esos arreos, en lugar de hermosearla, muestran la contrariedad de su destino y manifiestan decadencia. El Gobierno republicano, que concedió igualdad de derechos comerciales á Santamarta, permitió que ésta se sobrepusiera á Cartagena en la preferencia de los comerciantes del interior, á causa de sus mayores facilidades para unirse con el Magdalena, y la última vió bajar su población á menos de 7,000 habitantes. Empero, la prosperidad del Carmen y demás pueblos productores de tabaco, y la de las llanuras de Corozal, con crías de ganado, han revivido la actividad comercial de sus almacenes, y uniéndose á ello la navegación por vapor en el Dique, que ha atraído parte del comercio de tránsito de Antioquia y Cundinamarca, le ha restituído alguna prosperidad. Hoy me parece que no faltan 12,000 vecinos dentro de sus murallas.

Hasta 1870 Santamarta atraía á su buen puerto las nueve décimas partes de las importaciones y las tres cuartas de las exportaciones del Magdalena; era también la vía que tomaban los viajeros del interior; pero en ese año fué terminado un ferrocarril de cinco leguas, desde Barranquilla hasta Salgar (rada abierta, situada entre la bahía del Nisperal y el antiguo puerto de Sabanilla), y con esa mejora todo el comercio del interior tomó esa nueva vía.

Barranquilla, cuatro leguas arriba de la boca principal del río Magdalena, tenía dos salidas al mar:

La boca de Ceniza, y el caño de la Piña al puerto de Sabanilla.

El canal de la primera, obstruído de ordinario por una barra de arena, que cambia de posición con frecuencia, y alborotado siempre por el choque de la corriente del río contra las olas del mar, ha sido considerado peligroso; en tales términos, que los primeros conquistadores, á pesar de su indomable audacia, no se atrevieron á penetrar por él, hasta que el caballero portugués Jerónimo Melo dió el primer ejemplo, por los años de 1530, esto es, cinco años después de la fundación de Santamarta. En consecuencia, sólo buques de vapor de poco calado se habían atrevido á penetrar por esa vía.

En 1868, sin embargo, el señor Joaquín Palacio, administrador entonces de la aduana de Sabanilla, hizo verificar sondeos repetidos en dicha boca, y encontró que la barra había casi desaparecido, pues daba fondo de 22 á 27 pies, con cuya noticia el Congreso permitió la entrada de buques de mar hasta Barran-

quilla. Por lo pronto se creyó que esa situación sería duradera; pero aparte de que ese paso requería boyas incesantemente cambiadas, á medida de los frecuentes cambios en el canal, prácticos experimentados y remolcadores de gran fuerza, la barra reapareció, según parece, pues el hecho es que los buques de la línea de vapores *Atlas*, que eran los frecuentadores de esa vía, no han vuelto á hacer uso de ella.

El representante de un Sindicado, formado en Nueva York, para servir de base á una compañía que se propone obtener del Congreso un privilegio para mantener expedito el paso de la barra, — por medio de trabajos semejantes á los empleados por el capitán Eads en la boca del Mississippi, — se encuentra en esta ciudad hace ya casi tres años en esa solicitud; pero no parece haber conseguido llamar la atención del Gobierno hacia esta empresa, la que, en mi concepto, es merecedora de un estudio serio.

El caño de la Piña que, durante algunos años, fué objeto de estudios y tentativas para hacerlo navegable por los vapores del río, tropezó con un obstáculo invencible: las arenas arrastradas por el Magdalena en sus crecidas cegaron el puerto interior de Sabanilla, dejándolo reducido á un fondo de sólo 11 á 12 pies, por consiguiente inútil para los vapores trasatlánticos.

Lo que se llama el *Puerto de Sabanilla* se compone de cuatro partes distintas. Entrando del mar afuera, se encuentra, en primer lugar, la bahía del Nisperal, espacio extenso defendido hacia el sur, y en parte, hacia el occidente, por los cerros de la costa, cerros sin vegetación alta, sin agua potable, cuyas faldas

escarpadas no ofrecen playa alguna en donde desembarcar casi ni aun á los botes. En la extremidad norte de esta bahía existían una isla y una faja de playa prolongada en forma de cintura, que formaba un puerto profundo, regularmente abrigado de los nortes, conocido con el nombre de *Portobelillo*, hasta donde se pensó prolongar el ferrocarril, y se prolongó en efecto, para establecer el fondeadero, en 1887; pero una tempestad furiosa barrió en diciembre del mismo año la isla, y rompió gran parte de la playa; de suerte que esa prolongación del ferrocarril, de cosa de cinco millas, quedó perdida.

Hacia el sur había, sobre la costa rocallosa, un lugar adonde podían arrimar vapores pequeños, — que se bautizó con el nombre de *Salgar*, en honor del entonces Presidente de la República, general Eustorgio Salgar, — hasta el cual se llevó primero el ferrocarril de Barranquilla y donde se estableció el desembarcadero de los pasajeros y las mercaderías. Los buques de mar tenían que fondear en el Nisperal, en una situación desabrigada y aun peligrosa por los muchos arrecifes de la inmediación, y las mercancías y los pasajeros eran tomados á bordo de vapores pequeños que, ya en un saloncito estrecho é incómodo, ora en grandes botes llevados á remolque por aquéllos, eran conducidos á Salgar, seis ó siete kilómetros distante.

Más adentro aún, la cintura de playa arriba mencionada, que se prolonga hasta cerca de la boca de Ceniza, formaba el antiguo puerto de Sabanilla, propiamente dicho, en cuya playa se había formado una pequeña población de pescadores, en la cual estaba

la aduana. Como he dicho, ese sitio tuvo que ser abandonado.

Hoy el desembarcadero está en Salgar con mucha molestia, gastos y aun algo de riesgo cuando el mar está agitado; pero el actual empresario del ferrocarril, señor Cisneros, sin desalentarse por la pérdida sufrida en la prolongación á Portobelillo, con su acostumbrada energia está prolongándolo por el costado sur, hacia puerto Cupino ó puerto Colombia, en la bahía de Nisperal, en donde se propone construír un *warfe* internado 1,300 metros hasta el fondeadero, á efecto de que pasajeros y mercancías bajen directamente del buque de mar á los carros del ferrocarril de Barranquilla.

Este ferrocarril, el segundo construído en nuestro país, — de catorce millas de largo, tres pies de paralela, servido por locomotoras de 18 toneladas de peso, vagones de 10 toneladas de capacidad y coches para 25 pasajeros, — fué proyectado en 1867 por los señores general Ramón Santodomingo Vila y Ramón B. Jimeno, y construído en 1870 y 1871 por los señores Hœnigsberg y Wessels, — á quienes aquéllos traspasaron el privilegio, — mediante una garantía de interés de 7 0/0, ofrecida por el Gobierno, sobre un capital de $ 680,000, presupuestos como gasto de construcción del ferrocarril y de dos remolcadores adicionales para el servicio de la carga y descarga.

No habiendo sido suficiente el producto neto del ferrocarril para cubrir ese 7 por 100 de garantía, el Gobierno tuvo que cubrir el déficit durante los seis primeros años, lo que dió motivo á que éste lo comprase, en 1877, por el precio estipulado de $ 680,000.

Los gastos de conservación y servicio aumentaron entonces considerablemente, porque el Gobierno creó una multitud de empleados innecesarios, como ordinariamente sucede en la administración de las empresas en que no preside el interés individual; y últimamente, en 1886, fué cedido al señor Francisco J. Cisneros, en pago de acreencias de éste contra el Tesoro Nacional; pero con la condición de prolongar la carrilera hasta Portobelillo. Ya se ha visto el resultado de esa prolongación.

Si el ferrocarril no ha sido todavía lucrativo para sus empresarios, en cambio ha sido beneficioso para la ciudad de Barranquilla, en la cual se ha centralizado el comercio del Magdalena, y cuya población ha subido, de 12,000 á más de 25,000 habitantes durante los últimos diez y seis años; no del todo, eso sí, por causa del ferrocarril, sino también de las líneas de vapores del río ahí estacionadas; pero aquél ha confirmado la superioridad decidida de esta ciudad sobre sus rivales Santamarta y Cartagena. Barranquilla es hoy un punto de escala comercial importante, todavía no convertido por completo, de pajizo poblachón que era ahora cuarenta años, en ciudad moderna con las comodidades que implica la palabra *ciudad*. Tiene bastantes casas de cal y canto, de más apariencia exterior que comodidad interior tal vez; cómodos escritorios, almacenes extensos, algunas calles anchas, provistas de angostas aceras; muelles y lugares de éstación para recibir y refeccionar los vapores del río, regularmente provistos de talleres de carpintería y de maquinaria; acaba de adquirir, debido á la iniciativa del señor Ra-

món B. Jimeno, un acueducto para repartir á las casas particulares las aguas del río; tiene un mercado cubierto, medianamente cómodo, y empieza á construír algunas quintas semiurbanas, rodeadas de jardines y frutales. Cuenta ya con algunos coches para el servicio de las calles, tirados por caballos pequeños, en lo general mal mantenidos, guiados por postillones hábiles para gobernar sus caballos y no menos para extorsionar al pasajero poco conocedor del precio de sus servicios (1); tiene dos hoteles principales, bastante concurridos, en uno de los cuales el servicio de mesa no deja nada que desear, pero son muy calorosas las piezas, y otro cuya casa es fresca y sombreada por algunos árboles, pero cuyo servicio no parece digno de entera alabanza, según llegó á mis oídos. Empero, todavía abundan las casas pajizas, que en ese clima constituyen un gran riesgo de incendios; en sus calles sin empedrar ó cubrir de otro modo, se hunde hasta el el tobillo en la arena el pie de los caminantes, y las nubes de polvo, en los días de brisa, son verdaderamente insoportables. No tiene teatro; carece de baños cómodos en las casas, y no sé que haya un solo baño público. Empieza apenas á plantar árboles en sus plazas y lugares concurridos; no tiene un paseo público, y todavía no se ha pensado en la construcción de cloacas y desagües bien servidos, que den garantía contra la aparición súbita de epidemias destructoras. Necesita salir de la orilla de un caño estrecho y tortuoso en que está edificada, á ostentarse nueva y verdadera

(1) Acaba de construírse también un tranvía desde la estación del ferrocarril hasta el centro de la Ciudad.

reina del río, en el ancho y majestuoso cauce principal de éste. Sobre todo, requiere, como base esencial de su futura prosperidad, abrir paso á los buques de mar hasta el frente de sus calles. El puerto debe ser trasladado de Salgar ó del Nisperal á las aguas del Magdalena.

La competencia de las tres ciudades colombianas del Atlántico tiene alternativamente inconvenientes y ventajas para la Nación. Los primeros consisten en la rivalidad incesante, que sirve de embarazo al Gobierno para proteger eficazmente el interés de alguna de ellas, sin suscitar celos y descontento en las otras. Esta rivalidad de intereses comerciales se transforma con frecuencia en antagonismo de ideas políticas, y suele llegar á constituír un elemento de inseguridad para el orden público. Lo más grave de todo es la necesidad de distribuír los escasos recursos del Gobierno General entre las tres vías, lo que no permite conceder á ninguna un auxilio suficiente para alguna obra seria, ni mucho menos guardar perseverancia en la ejecución de un plan de mejoras bien meditado.

En cambio, esa competencia es un estímulo incesante en cada una de ellas para ocuparse en la preparación de nuevos servicios al comercio de tránsito. Si Santamarta navega sus caños, Cartagena redobla su esfuerzo por abrir el paso á los vapores en el Dique. Si Barranquilla establece una línea de vapores en el río, Cartagena suscita la formación de otra que navegue hasta su bahía. Barranquilla fomenta y desarrolla el cultivo del tabaco del Carmen, y Cartagena, para

no quedarse atrás, protege el comercio del río Sinú, y sus comerciantes emprenden trabajos, llenos de esperanza, en el valle del río Atrato. Si un ferrocarril hasta el mar ha dado la preponderancia á Barranquilla, otro ferrocarril hasta el Magdalena la hará recobrar á Santamarta.

La competencia es el gran resorte del progreso, la fuente de donde brotan los principales esfuerzos en los seres individuales y en los colectivos. Por eso el proteccionismo aletarga á los protegidos, y el libre cambio retempla la energía de los concurrentes.

De esa misma rivalidad política surge un elemento conservador del orden, de que el Gobierno general hace uso en los casos, por desgracia muy frecuentes todavía, de trastornos locales; pues en ella encuentra un punto de apoyo para ejercer su acción sobre esos territorios lejanos, en donde es á las veces fácil la formación de elementos divergentes en la corriente de las ideas nacionales.

Esas tres ciudades han sido en extremo favorecidas, además, por el establecimiento de líneas de vapores trasatlánticos que las ponen en comunicación regular y frecuente con los mercados europeos y americanos, que casi súbitamente han cambiado el estado de reclusión en que vivieron durante la dominación española.

En el día hay en actividad las siguientes :

La *Mala Real Británica*, la más antigua de todas, procedente de Southampton y las Antillas, que toca dos veces al mes.

La *Trasatlántica Francesa*, de Saint-Nazaire y Burdeos, las frecuenta en iguales periodos.

La de *las Indias Occidentales y el Pacífico*, que hace viajes desde Liverpool. (W. I. & P. S. N. C°)

La línea *Hamburguesa*, dos veces al mes.

Dos líneas españolas, que parten de Barcelona y de Cádiz, las ponen en contacto con la Habana, Puerto Rico, Veracruz, y varios puertos de la Península.

La de *Atlas*, que hace dos viajes á los puertos orientales de la América Central y á Nueva York.

Estas líneas abordan con igual regularidad al istmo de Panamá y algunas á las costas de Venezuela, poniéndonos en comunicación con las Repúblicas de la costa occidental de América.

Falta únicamente ligar esas ciudades con los cables telegráficos del istmo de Panamá, para dotarlas de comunicación instantánea con todo el mundo; lo que no tardará mucho en verse realizado. Hoy tienen que servirse, para este efecto, de los alambres que recorren el interior de la República, desde la Costa hasta Bogotá, y desde Bogotá hasta Buenaventura, sobre el mar Pacífico, puerto ligado ya con Panamá; pero estos telégrafos interiores, sobre todo los que van á la Costa, mal establecidos desde su principio y peor conservados, sólo dan comunicaciones precarias y á veces tan demoradas, que con frecuencia se recibe primero la comunicación postal que la telegráfica. Un cable submarino desde Santamarta, que tocase en Sabanilla y Cartagena, hasta Colón, resolvería el problema, y no sería en extremo costoso.

La prosperidad del interior depende en gran parte de la de estas tres ciudades de la Costa, principalmente en lo que se refiere á la inmigración extranjera.

La gran masa de ésta se compondrá siempre de proletarios, que necesitarán hacer en la Costa una escala de más ó menos duración, para hacerse á recursos con qué continuar su viaje al corazón de los Andes; y esto no podrá suceder mientras no haya en las ciudades del Atlántico un movimiento industrial que les proporcione salarios suficientes. Eso vendrá cuando sean mejor apreciadas las ventajas que para la fabricación de varios artículos dan el régimen represivo de las Aduanas, por una parte, y la imposibilidad actual de transportar maquinaria pesada á las comarcas andinas por otra. Los artículos que en la Costa pueden producirse con gran ventaja para expenderlos en los mercados del interior, podrían ser los siguientes :

Los muebles y artículos de madera.

El hilo y aun los tejidos de algodón ordinarios.

Los jabones finos.

El pescado en una forma que resista el transporte al través de las montañas.

El calzado.

El papel de imprenta.

Los muebles comunes de madera, que todavía se fabrican de mala calidad y excesivamente caros en el interior, por falta de maquinaria adecuada, pudieran producirse en la Costa, en donde hay abundancia y variedad de maderas, y facilidad de montar máquinas. Este artículo está gravado con más de 200 por 100 sobre su valor de factura en la tarifa actual y tiene precio extravagante cuando se importa del extranjero.

La Costa produce algodón, y los ríos que desaguan en la ciénaga de Santamarta suministrarían fuerza

motriz para las máquinas de hilarlo y tejerlo, tan abundante y barata como pudiera desearse. Los hilos de algodón que allí se produjesen tendrían gran salida para los departamentos de Santander, Boyacá y Cundinamarca, en donde es popular el manejo de telares de mano, y sube á algunos millones de pesos anuales el valor de las telas fabricadas. El hilado del algodón y de la lana en el interior es muy defectuoso, y los hilos extranjeros pagan en la Aduana más de 100 por 100 sobre precios de fábrica, aparte de más de 25 por 100 que cuestan las comisiones, seguros, empaques y fletes.

Los aceites vegetales (de las palmas) de la Costa y el sebo de sus ganados, tendrían en la fabricación de bujías y jabones una aplicación ventajosa. El jabón inglés ordinario vale en Bogotá y Medellín á no menos de $ 1 el kilogramo.

El pescado ahumado, ó conservado por el método Appert, tendría un consumo de mucha consideración entre las poblaciones de los Andes, que pagan á $ 2 el kilogramo de salmón, atún ó merluza, conservados en latas.

Hábiles operarios extranjeros, provistos de buenas máquinas y de cueros bien curtidos, podrían ganar altos jornales en la fabricación de calzado en Cartagena y Barranquilla. De ahí pudieran continuar su viaje á Bogotá y Medellín; en donde los pocos zapateros franceses que han venido á ejercer su industria, se han retirado ricos á la vuelta de pocos años.

El papel de imprenta, que en Europa se produce á $ 0,20 el kilogramo y en Bogotá se vende á $ 1, ¿por

qué no hubiera de poder producirse en la Costa, en donde abundan las cáscaras del maíz, las cortezas de árboles y las hojas de tantas plantas que dan la materia prima de aquel artículo? Á la mitad del precio que hoy cuesta, en sólo Bogotá habría consumo para 50 y aun tal vez 100,000 kilogramos anuales de est artículo. La producción de libros impresos no es ya despreciable en esta ciudad, y con papel á precio bajo pudiera triplicar en diez años. Estimo entre $ 50 y $ 60,000 anuales el valor de los libros publicados en Bogotá; y no son á propósito los tiempos para calcular el consumo de papel de imprenta en el periodismo; mas sí puede afirmarse que en tiempos normales supera considerablemente el consumo de papel de imprenta, en esta forma y la de hojas sueltas y folletos, al que se hace en los libros.

La agricultura de la sabana de Bogotá podrá pagar con sus trigos y sus papas, todo lo que la Costa envíe al interior, cuando estos artículos se produzcan aquí á no más alto precio que en los Estados Unidos, lo que no es imposible. Los fletes sí serán obstáculo durante mucho tiempo, porque de Facatativá á Honda no serán menores de $ 3 por carga y otro tanto de Honda á Barranquilla, es decir, $ 6; mientras que de Nueva York á Sabanilla sólo cuestan $ 2.

Así, el resultado de todas las lucubraciones sobre los problemas económicos del porvenir se resuelve siempre en dos palabras:

Transportes baratos, ó lo que es lo mismo, buenos caminos.

CAPÍTULO XI

VALOR TRASCENDENTAL DEL RÍO MAGDALENA

Resumen. — Comparación entre el valle del Magdalena y el resto de la República. — Comercio por el río Magdalena. — Los vapores de este río. — Valor de éste para la industria del país. — Necesidad de mejorar el canal navegable. — Cambios en el lecho de éste. — Sus inconvenientes. — Gran inundación en 1886.

Resumiendo el valor y la importancia del valle del Magdalena, comparado con el resto de la República, obtendremos este resultado:

	Territorio. Leguas cds.	Población. —	Riqueza general. —
Alto Magdalena . .	3,000	900,000	$ 240.000,000
Magdalena central..	2,500	1.500,000	280.000,000
Bajo Magdalena . .	6,500	400,000	75.000,000
Totales. . . .	12,000	2.800,000	$ 595.000,000

RESTO DE LA REPÚBLICA

	Territorio. Leguas cds.	Población —	Riqueza general.
Estado del Cauca. .	28,000	600,000	$ 60.000,000
— de Panamá..	3,500	300,000	12.000,000
Territorios de Casanare y San Martín	2,200	(Civilizada) 40,000	3.000,000
Pasan	33,700	940,000	75.000,000

	Territorio. Leguas cds.	Población —	Riqueza general.
Vienen	33,700	940,000	75.000,000
Hoyas del Meta y del Zulia en los Estados de Boyacá y Santander.	700	160,000	16.000,000
Península Goajira...	1,100	25,000	1.500,000
Totales	35,500	1.125,000	92.500,000
Totales de la República (1880)	47,500	3.925,000	488.500,000 (1)

Así, pues, el valle del Magdalena ocupa tan sólo la cuarta parte del territorio de Colombia; pero contiene las tres cuartas partes de la población y las cuatro quintas de la riqueza general.

La zona oriental del Magdalena sostiene menos de la mitad de la población general de la República y es

(1) Por indisculpable descuido de nuestro Gobierno general no tenemos en nuestro país estadística alguna relativa á la riqueza general del país; pero hay muchos datos parciales esparcidos en diversas publicaciones que he podido consultar para presentar — como mera aproximación de muy poco valor, — los guarismos anteriores. Entre ellas: las estadísticas del comercio exterior que, con laboriosidad digna de toda estimación, compila anualmente, desde hace más de veinte años, el señor Alejandro Roa, jefe de la sección de Aduanas en el ministerio de Hacienda; los catastros de la propiedad territorial de Cundinamarca, Boyacá y Santander, formados en las Administraciones de los señores Aldana, Pérez (Felipe) y Villamizar Gallardo; las estadísticas del movimiento comercial de los caminos de Cundinamarca, que recogían hasta hace pocos años las Juntas de dichos caminos; las noticias estadísticas de la producción en los Estados de Antioquia y Santander, que algunos de sus Gobiernos han solido recoger y publicar, principalmente los que presidieron los señores Pedro J. Berrío y José María Villamizar Gallardo; las de la navegación del Magdalena, que ha publicado la Inspección fluvial de Barranquilla, el valor de los remates de los derechos de degüello y de peajes en varios Estados; las del movimiento de los ferrocarriles de Cúcuta, La Dorada y Bolívar, etc.

poseedora de más de la mitad (53 por 100) de su riqueza. En la zona occidental vive la cuarta parte de la población de Colombia, con cerca de la tercera parte (30 por 100) de la riqueza.

Así, pues, sobre las orillas del alto y del bajo Magdalena hay establecida en el Tolima, en Bolívar y en el Departamento del mismo nombre del río, una población que no baja de 700,000 habitantes, y en su parte central bregan por abrirse paso fácil hacia él las de Cundinamarca, Boyacá, Santander y Antioquia, que reúnen 2.300,000 más. Esas poblaciones dan origen á un comercio, á lo largo del río, que las estadísticas de la Inspección fluvial sólo hacen subir por año á 223,000 cargas (de á 10 arrobas cada una); pero que, á juzgar por el movimiento de la aduana de Barranquilla — que se alimenta en su totalidad del comercio de aquél — y de la de Cartagena, una mitad del cual, á lo menos, tiene el mismo origen, probablemente no baja de 300,000.

	Kilogramos.
La exportación por Barranquilla en 1887 da un guarismo de.....	15.997,610
La importación por id. en id. da un guarismo de.....	10.046,876
La exportación por Cartagena es de (16.183,399) la mitad.....	8.091,699
La importación por id. (5.774,194) id....	2.887,097
Total (equivalente á 296,184 cargas de á 125 kilogramos).....	37.023,282

En estos guarismos, que se refieren exclusivamente al movimiento entre Barranquilla y Honda en buques de vapor, no está comprendido el que se hace entre

los diversos puntos del río, como por ejemplo, entre Nare y Puerto Berrío con Honda, ni el de balsas, canoas y demás embarcaciones menores, que no es del todo despreciable. Puede juzgarse que el tráfico del río entre Honda y Barranquilla no baja de 350,000 cargas anuales —diez veces mayor, á lo menos, que ahora medio siglo, cuando la exportación era insignificante, casi reducida á oro y maderas de tinte,— y la importación no pasaba de dos millones de pesos anuales.

La proporción entre el tráfico de subida y el de bajada se computa en un 40 por 100 la primera, y un 60 por 100 la segunda del guarismo total.

Los principales artículos transportados en 1887 fueron:

EXPORTACIÓN (POR EL RÍO MAGDALENA)

	Quintales.
Café	126,246
Cueros	59,500
Tabaco	38,000
Cacao	29,644
Caucho	11,040
Quina	4,200

Palo-mora, tagua, viguetas y tablas de cedro, guayacán y otras maderas, y una gran variedad de otros artículos, constituyen el resto.

IMPORTACIÓN (POR EL RÍO MAGDALENA)

	Quintales.
Telas de algodón, lino, cáñamo y seda	72,208
Artículos de hierro, acero y otros pocos variados	37,102

	Quintales.
Alimentos.	24,096
Vinos, licores y cerveza	19,181
Artículos para alumbrado.	10,825
Loza, cristalería y vidriería.	6,889
Drogas y medicinas	6,683
Papel, libros y útiles de escritorio. .	5,092

El valor de los efectos transportados puede estimarse, computando, respecto de la importación, el valor de factura, los fletes, seguros, comisiones y derechos de importación, y respecto de la exportación su precio primitivo y fletes hasta Barranquilla, en $ 30.000,000 (moneda de plata de 0,900).

Los fletes pagados sobre 300,000 cargas transportadas en vapores, pueden valuarse en poco más de $ 1.000,000, á razón de $ 3-40 por carga; pero en el presente año el precio de aquéllos ha subido sensiblemente en una proporción mayor que la del descuento del papel-moneda circulante. Cuesta, pues, el transporte 4 por 100, poco más ó menos, sobre el valor de los artículos transportados.

El servicio se hace por veinticinco vapores, de los cuales veintitrés circulan de Honda para abajo y dos de Honda para arriba. Estos veinticinco vapores, que tienen capacidad total para transportar 40,000 cargas en cada viaje redondo, pueden estimarse en $ 1.000,000, á razón de $ 40,000 uno con otro.

Hacen sus viajes en ocho días de Barranquilla á Honda (á veces en menos tiempo, pues ha habido viajes de cinco y medio días), y en tres, ó á lo más en cuatro, el de bajada; pero es muy frecuente el de

setenta y dos horas en cuarenta y ocho horas de vapor. Caminan á razón de cuatro leguas por hora á la bajada, y de dos leguas por hora á la subida, en término medio.

De la boca del Lebrija para abajo pueden caminar de noche: de ahí para arriba sólo con río lleno y noches muy claras pueden hacerlo hasta Puerto-Berrío.

Calculando el tiempo que se emplea en cargar y descargar, y los trastornos inevitables que causan demoras, estos veinticinco vapores pueden hacer veinte viajes redondos en el año y transportar 800,000 cargas, es decir, más del doble del tráfico actual.

El número de pasajeros que condujeron los vapores en 1887, entre Honda y Barranquilla, fué de 4,451 á la bajada, y de 3,031 á la subida. La diferencia notable entre estos guarismos debe de proceder del envío de tropas del interior á la costa. El precio de los pasajes es de cuarenta centavos por legua á la subida y la mitad á la bajada, y representa, sobre 7,000 pasajeros, más de $ 250,000.

Sumados fletes y pasajes, la transportación en el río representa un gasto anual de $ 1.300,000 (en moneda de plata de 0,900), incluyendo en este guarismo el derecho fluvial que se cobra sobre las mercancías transportadas, á razón de 40 centavos por cada cien kilogramos, que debe producir cerca de $ 150,000 anuales.

300,000 cargas transportadas en 200 leguas con un gasto de $ 1.300,000, ocasionan un gasto de, poco más ó menos, dos centavos por carga y por legua.

Si el río no existiese y hubiese sido necesario construír un camino de tierra de 200 leguas de largo, que por su naturaleza fácil y económica proporcionase un transporte de calidad semejante, la construcción de ese camino hubiera sido tan costosa á lo menos como la de un ferrocarril; el cual, al través de esas soledades y esos climas, hubiera pedido no menos de $ 40.000,000. Mas como este desembolso hubiera exigido una remuneración anual equivalente á $ 4.000,000 de intereses, al 10 por 100 anual sobre el capital invertido, y de un 15 por 100 más por gastos de conservación y servicio, ó sea $ 6.000,000, esos $ 10.000,000 anuales, distribuídos sobre 300,000 cargas, requerirían un flete de $ 33 por carga, es decir, diez veces más que por el río Magdalena.

Esta sola reflexión basta para mostrarnos que ese río representa para el país una riqueza natural que no se puede estimar en menos de CIEN MILLONES DE PESOS.

Reflexiónese un poco más sobre esta materia.

Si entre Honda y Barranquilla sólo existiese un camino de montaña semejante al de Bogotá á Honda, — en donde la transportación en diez días cuesta $ 0-35 por carga y por legua— el flete de una carga entre aquellas dos ciudades costaría $ 70, y el tiempo empleado en transportarla no sería menos de tres meses.

Si fuese un camino de ruedas que cobrase, como hoy el de la Sabana, á razón de ocho centavos por carga y por legua, en aquellas 200 leguas, una carga costaría $ 16.

En el estado actual de la industria del país, el río Magdalena representa, pues, un ahorro de no menos de $8.000,000 anuales al comercio general, y por este solo cálculo se vendrá en conocimiento de que no tiene nada de exageración el avalúo que arriba se le da.

El canal del río Mississippi se estima en los Estados Unidos en una suma de $ 2,300.000,000, veintitrés veces mayor que la que damos aquí al Magdalena; y la extensión navegable de aquél (incluyendo la de sus afluentes) es apenas diez ó doces veces mayor.

Empero, un agente de esta magnitud no es susceptible de prestar todo el servicio de que es capaz, si no se le completa con obras de conservación y mejora incesantes. El Mississippi, á pesar del inmenso volumen de sus aguas, ha exigido el empleo de grandes dragas para ahondar su cauce; de máquinas destinadas á levantar los árboles que arrastra la corriente y forman bancos de arena que obstruyen el canal natural de las aguas; de diques en sus orillas para prevenir la inundación de las tierras cultivadas y encajonar las aguas en los grandes desparramaderos; de grandes trabajos en la desembocadura para destruír las barras que impedían el acceso á los buques de mar: trabajos que en los últimos cincuenta años han ocasionado un desembolso de cerca de $ 50.000,000. Con ellos el Mississippi, que sólo daba paso en sus bocas á buques de 14 á 16 pies de calado, se ha hecho accesible á los grandes vapores del mar hasta Nueva Orleáns, treinta y seis leguas arriba, y convertídose en una vía en extremo económica para la exportación de los frutos agrícolas de todo el valle; de cuya magnitud puede

juzgarse sabiendo que el solo artículo trigo representa en la exportación más de 20.000,000 de cargas.

Esto es lo que se echa menos en el Magdalena, pues la Junta de Canalización que funcionaba desde 1878, y cuyos primeros pasos vacilantes, si no dieron resultados visibles (excepto en el caño de Barranquilla y el peñón de Juana Sánchez, en donde sí los dieron), á lo menos prometían no poco para después, — parece que ha sido suprimida ó que no se ha vuelto á organizar (1). Esta debiera ser quizás materia de una Oficina especial, á cargo de un ingeniero hidrógrafo de toda competencia, y bajo la inmediata vigilancia del ministerio de Fomento.

La sección central del río, desde Yeguas hasta la boca del Lebrija, está constantemente expuesta á variaciones en el cauce, y á regaderos, por causa, principalmente, de los árboles arrastrados en las grandes avenidas hacia el lecho principal de las aguas; de donde resultan muchos efectos perjudiciales. En primer lugar, la formación de grandes bancos de arena al través del río, y en consecuencia la falta de fondo suficiente para la navegación, lo que á su vez produce varadas, viajes dilatados para los pasajeros, recargo de gastos para las empresas de navegación, en algunos casos averías en los buques y aun naufragios en otros. En segundo lugar, el cambio de cauce en el río conduce á la destrucción de los bancos ú orillas en donde ya hay población establecida, casas, labranzas y otros establecimientos que es forzoso abandonar, en

(1) Ha vuelto á funcionar después de publicada la 1.ª edición de este libro.

ocasiones con pérdida de la labor de muchos años. En tercer lugar, la formación de pantanos y trechos anegadizos durante el invierno que, al secarse en los veranos, son causa de emanaciones insalubres para los pasajeros de los vapores y sobre todo para las familias establecidas en las inmediaciones. Los correos se atrasan, las mercancías no llegan en las épocas á propósito para su realización, y esa incertidumbre, relativa á la duración de las operaciones comerciales, es causa de paralización en los negocios. En consecuencia de esas dificultades, se hace preciso tener buques de gran tamaño para el invierno, y otros pequeños, de poco calado, para los veranos, lo cual envuelve una duplicación costosa del capital de las empresas de navegación, y alza indispensable de los fletes. En esta dificultad encalló por primera vez el señor Elbers, cuyos primeros vapores, el *Santander* y el *Gran Bolívar*, calaban más de seis pies, y habiendo llegado en años de estación seca prolongada, permanecían varados por meses enteros.

Si en el trayecto de que vengo hablando se obtuviese, por medio de trabajos bien dirigidos, un fondo permanente de seis ó siete pies en toda estación, en lugar de veinticinco vapores grandes y pequeños, bastarían cinco buques, de 2,000 cargas de capacidad cada uno, para hacer con más comodidad el mismo servicio y con un ahorro de 60 por 100, á lo menos, en el capital empleado en los vehículos, y de otro tanto en los gastos de tripulación : lo que quiere decir que los fletes podrían también reducirse á una tercera parte.

No es menos grave el mal que resulta de la inseguridad de las orillas del río, en donde necesariamente tienen que establecerse los primeros colonizadores. No sólo casas y pequeñas labranzas son destruídas todos los años por las grandes avenidas, sino aun pueblos enteros; en otras ocasiones, no es al avanzar las aguas, sino al retirarse, cuando causan la ruina. Si un leñador ó un agricultor no tiene ya el río á la vista para aprovechar el paso del vapor y ofrecer á éste su leña ó sus víveres, tiene que abandonar su hogar y su labranza en busca de localidad más propicia. No sólo pequeñas chozas han sufrido este daño, sino pueblos y aun ciudades enteras. Remolino, Plato, Tamalameque, y en la estación seca todos los del brazo de Mompós—distan ya bastante de los canales navegables, con lo cual han perdido la mayor parte de su importancia. Mompós, ciudad cuyo caserío no podía estimarse quizás en menos de un millón de pesos, si las aguas no volvieren á su cauce acostumbrado, quedará sepultada como Palmira entre las arenas del desierto.

Las avenidas del río, mal encauzado aún — semejantes á las de las corrientes políticas, tampoco bien establecidas — son causa de mucha ruina para los intereses que empiezan á formarse, y es necesario atender con igual espíritu á unas y otras. También las ideas políticas se salen de madre y atropellan á su paso algo que debiera ser conservado, ó apartándose de su cauce antiguo, relegan á olvido injustificable instituciones ó tendencias, frutos de la evolución natural de la vida humana. Tanto en el orden físico como en el orden moral, las grandes avenidas son señal de fuerza, y son

ellas las que acabarán por arrastrar en el uno las arenas, en el otro las preocupaciones, que son también como el *detritus* del tiempo viejo, y formarán lecho profundo y seguro á sus raudales. Así como no sería posible detener permanentemente la corriente de los ríos, tampoco podrá evitarse la marcha de las ideas hasta su término.

Á veces las crecidas del Magdalena son, aparte de muy considerables, de mucha duración, y entonces el mal toma proporciones de calamidad inmensa. Así sucedió en 1886.

Ese año fué en extremo lluvioso en el país. La crecida de mayo fué extraordinaria, sobre todo en los ríos Carare, la Colorada, el Opón y el Sogamoso. Desde la boca de este último para abajo, las aguas derramaron por encima de bancos de 7 y 8 metros de altura, é inundaron vastas extensiones, hasta cuatro y aun cinco leguas á cada lado. Casas, plataneras, labranzas, dehesas de ganado, todo quedó cubierto por el agua:

Cuarenta días y cuarenta noches
Llovió sobre la tierrra... Entre las aguas
Se fueron sumergiendo lentamente
Las selvas, las colinás, las montañas.
. . . . . .
Rasgando el seno de enlutada nube
El sol apareció... Su roja llama,
Que antes bañara bulliciosos pueblos,
Bañó de resplandor mundos de agua.
(EPIFANIO MEJÍA, *La Paloma del Arca*).

La gente huyó hacia las colinas distantes, abandonando sus hogares destruídos, y en las habitaciones construídas sobre lugares elevados adonde la inundación no llegó á más de dos pies sobre los pisos, algu-

nas familias animosas formaron con tablas otro piso más elevado, fuera de las aguas, y resolvieron aferrarse al abrigo del lecho paternal. En otras partes, destruídas las paredes laterales, pero firmes las columnas principales que sostenían el techo, sus habitadores introdujeron debajo de éste sus canoas, y en ellas dormían, cocinaban y atendían á los últimos restos del naufragio de su fortuna. Izada sobre fuertes tablas, unidas entre sí por medio de gruesos bejucos, y pendiente de los brazos de algún robusto guayacán, vi en unas partes la vaca de leche, en otras la mula en que se acarreaba la leña de los cortes. Las gallinas, inmóviles sobre una rama, recibían los granos de maíz que en la mano les alargaban los niños, ó el agua que en una totuma ponían al alcance de su pico. Sobre praderas cubiertas por uno ó dos pies de agua se veían errar como sombras algunas reses, buscando inútilmente un trecho enjuto en donde acostarse, sostenidas ya sólo por piernas temblorosas á fuerza de insomnio y de fatiga.

Yo pasé en noviembre, y el diluvio, más prolongado que el de Noé, duraba hacía cinco meses! Júzguese del tormento de esas pobres gentes cuya miserable riqueza había zozobrado, que no tenían á quien extender una mano enflaquecida en busca de caridad y en medio de esa soledad profunda entre el agua y el cielo, á diez, á quince leguas de toda habitación humana!

Más abajo el Cauca arrastraba también raudales inmensos y formaba con sus diversos brazos, los del San Jorge y tal vez con el Sinú, un inmenso lago. En Magangué, ciudad construída sobre un banco de seis ú

ocho metros de altura sobre las aguas medias, llegaban éstas hasta los balcones de los pisos altos, de cada uno de los cuales había amarrada una ó dos canoas. El vapor en que bajábamos pudo amarrarse de una cruz de hierro que sobre una fuerte columna de cal y canto adorna el atrio de la iglesia. Construida ésta sobre el terreno más alto de toda la población, su nave y un pequeño espacio al rededor formaban la única parte seca del caserío. Allí dormía todo el vecindario debajo de toldos de lona ó de techos rápidamente formados con hojas de palma.

En el territorio inundado vivían más de 40,000 seres humanos, y cuando en el siguiente abril volví á pasar, se me informó que el desastre había causado la muerte, por fiebres y disenterías, á más de 4,000 personas, y por hambre y fatiga, á más de 30,000 cabezas de ganado. Los daños en las propiedades se estimaban en más de un millón de pesos.

La larga duración de esta crecida del río, de la que no se tenía precedente en los últimos cincuenta años, puede hacer sospechar que el obstáculo opuesto por la barra de la Boca de Ceniza á la salida de las aguas quizá represó éstas y fué una de las causas de ese fenómeno, de difícil explicación por otras hipótesis; pues el invierno, aunque á la verdad muy crudo en los meses de mayo y octubre, no lo fué tanto en los restantes del año, á lo menos en el interior de la Cordillera Oriental, de donde proceden el Carare, el Opón y el Sogamoso.

Sería, pues, conveniente estudiar con cuidado la influencia de las barras de los ríos en las inundaciones

de la parte alta, como una preparación necesaria al acometimiento de la apertura de la del Magdalena. La destrucción de esta barra sería una obra, —si pudiera llevarse á cabo con bastantes probabilidades de duración y sin un gasto para el Tesoro ó gravamen para el comercio que anule sus ventajas, — sería una obra, digo, de alta importancia, que equivaldría á poner las poblaciones de la orilla del río en la orilla del mar. Aparte de que con ella pudiera proporcionarse al comercio exterior una economía de gastos de transporte quizá hasta de 3 por 100 sobre el valor de dicho comercio, haría muy fácil la exportación de ganados, maderas, frutas frescas y otros artículos semejantes que no soportan los gastos ni la avería inevitables de embarques y trasbordos frecuentes. Subiendo los buques de mar algunas leguas arriba de Barranquilla, podrían llegar á ser frutos exportables muchos que hoy no lo son á causa de los gastos de acarreo hasta el puerto, y esas poblaciones ribereñas, medio dormidas, tendrían un nuevo campo en que ejercitar su actividad, vendiendo víveres y otros frutos á los buques y ocupándose en las tareas de embarques y desembarques. De todos modos la comunicación directa con extranjeros más civilizados, sería siempre para aquéllas un estímulo y una ocasión para aprender y aspirar á una condición mejor que la actual.

El Magdalena tiene tres salidas principales al mar:

1.ª La de los caños de la Ciénaga de Santamarta, que son tres: el que se aparta en el pueblo de San Antonio, treinta leguas arriba del mar; el caño de Renegados, que tiene su origen diez leguas más abajo, y

el caño de Cuatro Bocas, frente á la ciudad de Barranquilla.

2.ª La de las Bocas de Ceniza, la más recta y por donde corre la masa principal de las aguas.

3.ª La del caño del Dique de Cartagena, sobre la orilla izquierda del río, que se separa en el pueblo de Calamar, veinticinco leguas arriba de la Boca de Ceniza, en una dirección OSO., y desagua en la Ciénaga de Matunilla, diez ó doce leguas al sur de la ciudad de Cartagena, con la que se comunica por medio del caño de Pasacaballos, defendido de los vientos del Atlántico por las islas de Barú y Tierrabomba.

El delta, comprendido entre el mar de las Antillas y los caños primero y tercero, abarca una superficie de 280 á 320 leguas cuadradas.

De estas tres salidas, la primera (caño de San Antonio), que hoy no se presta al paso de vapores á causa de la poca profundidad de las ciénagas que forma en su curso, calcularon en 1865 los señores Gilbart y West, ingenieros al servicio del gobierno norteamericano, que podría adaptársela para el servicio de buques de seis á siete pies de calado, con un gasto de $ 565,000. También jnzgaron los mismos ingenieros que la de Cuatro Bocas podría ser mejorada en iguales condiciones con $ 240,000.

La del Dique de Cartagena, con los mismos inconvenientes que las anteriores, fué examinada en 1871 por el ingeniero inglés Mr. Alexander Rober Terry, llamado por el Gobierno Nacional; pero el informe de éste no ha visto la luz pública, ignoramos por qué motivo. Se dice, sin embargo, que un gasto de

$ 500,000 sería suficiente para dar al canal la profundidad necesaria para admitir buques de 4½ pies de calado en toda estación.

Lo mismo que ha sucedido con relación á los caminos de Bogotá al Magdalena, — la competencia de estas obras entre sí para reclamar la preferencia del Gobierno en favor de cada una de ellas, — ha sido causa para que no se haya dado atención á ninguna.

En Santamarta fue preferida á la apertura de los caños, el proyecto de construcción de un gran ferrocarril hasta el Banco, costeando la gran Ciénaga que forman en sus inmediaciones los derrames del Magdalena, atravesando los ríos que bajan de la Sierra Tairona y descendiendo luego por el valle del río Cesar hasta la confluencia de éste, en una línea de más de sesenta leguas. Con un gasto de más de $ 300,000 han sido construídas las primeras cinco hasta Puebloviejo, y es de temer que no se pase de allí; pero si, suspendiendo por algunos años, á lo menos, la continuación de ese grandioso proyecto, se pensase en ligar la parte construída con la canalización de alguno de los caños, no hay duda que ese trozo de ferrocarril sería de mucha utilidad para el comercio y la agricultura de esa sección.

Barranquilla — situada á corta distancia del mar, — tiene, como se sabe, un ferrocarril de 5 leguas, que la pone en comunicación con el puerto de Sabanilla, y eso ha bastado para atraer á ella las ocho décimas partes del comercio de tránsito del interior — que antes tomaban la vía de Santamarta por el caño de Cuatro Bocas.

Cartagena, á pesar de los auxilios concedidos por el Gobierno General á la obra del Dique, no ha logrado hacerlo navegable de un modo permanente, por vapores de siquiera 3 pies de calado. Hasta ahora esa obra ha sido superior á las fuerzas de esa ciudad.

De estos proyectos hablaré más detenidamente en otro capítulo. Por ahora volveré á tratar del Magdalena.

CAPÍTULO XII

LOS CAMINOS AL MAGDALENA

Distribución de la población entre las diversas alturas de la cordillera. — Caminos que los diversos grupos de población necesitan. — Timaná y La Plata. — Chaparral y Ortega. — Ibagué y su comarca. — Valles del río Fusagasugá. — Bogotá y las mesas de Cundinamarca. — Medellín y su comarca. — Chiquinquirá y Tunja. — Vélez, Moniquirá y Suaita. — Socorro, San Gil, Barichara y Zapatoca. — El Circuíto de Girón. — Ocaña. — Cúcuta y sus valles.

Para juzgar de la capacidad productiva de una comarca, el primer elemento que se debe tener en cuenta es la población. La del valle del Magdalena (deduciendo la de la parte de los Departamentos demasiado distantes de este río y que puede hacer uso de otras vías para su comercio exterior) puede estimarse en 3.000,000, ó sea, sobre 12,000 leguas de superficie, 250 habitantes por legua.

Esta población está situada sobre el valle y sus laderas montañosas, en esta proporción aproximada :

Á la orilla del mar y del río, y hasta 500 metros sobre el nivel del mar.	700,000
Entre 500 y 1,200 metros.	600,000
Entre 1,200 y 2,700 íd.	1.700,000

De suerte que hay 1.300,000 que pueden mover su

comercio hacia el Magdalena con poco gasto ó con la construcción de algunos caminos de poca extensión. En este caso están las poblaciones de Ocaña, Guaduas, el valle del bajo Bogotá, Fusagasugá, La Palma y algunas de la cordillera Central, en los departamentos del Tolima y Antioquia.

El resto, 1.700,000, situados á distancias de más de 20 leguas del Magdalena y á más de 1,200 metros sobre el nivel del río, necesitarán caminos relativamente costosos para ponerse en comunicación con él; pero todas las poblaciones actuales situadas desde 500 hasta 2,700 metros sobre el nivel del río, sólo requieren una extensión de 400 leguas de caminos para quedar ligadas con la arteria central del país. Serían las siguientes :

	Habitantes.		Leguas.
1.ª Cantones de Timaná y La Plata.	50,000	á Neiva.	30
2.ª Chaparral, Ortega, etc. . . .	20,000	á Girardot.	20
3.ª Ibagué y pueblos comarcanos.	30,000	á Girardot.	20
4.ª Fusagasugá, Pandi, Carmen, Melgar.	20,000	á Girardot.	20
5.ª Bogotá y pueblos del Norte de Cundinamarca.	400,000	á Girardot.	40
6.ª Chiquinquirá, Tunja, etc. . .	400,000	á Puerto Niño.	40
7.ª Sonsón, etc.	50,000	á Buenavista.	25
8.ª Vélez, Suaita, Moniquirá, etc.	150,000	á Puerto Niño ó á Carare.	36
9.ª Socorro, San Gil, etc.	200,000	á Opón ó al Sogamoso. .	36
10. Medellín, etc..	350,000	á Puerto Berrío	48
11. Bucaramanga, etc.	80,000	á Puerto Wilches, ó al Lebrija.	30
12. Ocaña	40,000	á Puerto Nacional ó á la Gloria.	20
13. Cúcuta y Pamplona (vía de Ocaña).	100,000	á Ocaña	25
	1.890,000		390

De estos caminos, sólo los que comunican á Bogotá y á Medellín pudieran merecer por ahora el gasto de una vía férrea : en los demás, vías carreteras ó sim-

plemente buenos caminos de montaña darían abasto al tráfico actual.

La primera de éstas (La Plata y Timaná), casi constantemente al través de llanuras de suelo firme, destinada á dar salida al cacao, las quinas y los productos minerales de los pueblos del sur de Neiva, tiene, además, una importancia particular: la de ser el principio de la que habrá de extenderse después hacia el sur, en busca de los pueblos de la parte alta del valle del Cauca (Popayán) y de los que ocupan el nudo de las tres cordilleras (Almaguer, Bolívar, Pasto, etc.), para quienes la vía del Magdalena no es menos necesaria tal vez que la del Pacífico. Esta es, pues, una vía que tiende, lo mismo que la de Barragán y del Quindío, á afianzar la integridad del territorio de la República, poniendo en contacto la parte superior de los valles del Cauca y del Patía con los del Magdalena, y también, en un porvenir más distante, con las regiones orientales del Caquetá y del Napo.

La del Chaparral, que se prolongará luego por las cuencas de los tributarios del Saldaña, — de los cuales el Atá se interna profundamente en la cordillera Central, — serviría los intereses de la región minera que empieza á explotarse en la parte alta de esos ríos (Coyaima, Órganos, Ataco, etc.), y acaso dará origen á otra vía que conduzca al centro del valle alto del Cauca, hacia Buga ó Palmira, y aun tal vez hacia Quilichao (hoy Santander).

Esta es también una región agrícola, en donde, aparte de las crías de ganado, — las mejores de todo

el Tolima, — empieza á cultivarse con buen éxito el café y se produce trigo de superior calidad.

Igual objeto tiene el camino de Ibagué, ciudad en donde principia el paso principal de la cordillera Central hacia el valle del Cauca, y que conduce á la magnífica colonización que los derrames de la población antioqueña hacia el sur empiezan á fundar sobre la cordillera Central, en el territorio comprendido entre Ibagué y Mariquita, en la falda oriental, y Cartago y Manizales, en la occidental; territorio en que hay ya establecidos, de cuarenta años á esta parte, quizás más de 60,000 antioqueños, atraídos por la fertilidad del suelo, la suavidad de los climas y la abundancia de minerales de oro y plata.

Este es un camino que, quizás con menos de $ 50,000, puede hacerse carretero, á favor de las espléndidas llanuras que se prolongan, sin la más pequeña interrupción, desde Flandes hasta el Chicoral, y desde Gualanday hasta Ibagué, en cuya línea de 15 leguas sólo se exigirían trabajos de alguna consideración en los 6 ú 8 kilómetros que se interponen al descender al valle del río Coello.

Las mesas paralelas al Magdalena en el interior de la cordillera Oriental, sobre las vertientes del río Fusagasugá, pobladas ya por 20 á 25,000 agricultores ocupados en la producción de azúcares, café, cacao, arroz, y en la cría de ganados, forman una región hermosa, fértil y en extremo sana, que, así como las anteriores, sería muy á propósito para la inmigración europea ; pues son climas que apenas oscilan entre los 14° y los 22° del centígrado, en todo el año.

En el anterior capítulo se habló ya del proyectado ferrocarril de Girardot á Bogotá. Él pondría en contacto más de 400,000 habitantes de la mesa fría de Cundinamarca con otros tantos de los valles ardientes del alto Magdalena, y daría origen á los cambios más fecundos. Esta vía será el principio de la colonización seria del valle del Magdalena (asunto de que trataré más adelante), y la cabeza de una gran línea llamada á extenderse hasta el Atrato.

La de Chiquinquirá, Tunja y demás poblaciones del centro de Boyacá en dirección á algún punto al norte de la boca del Rionegro, proyecto de que trató en los últimos años el Estado de Boyacá, y en el que van invertidos quizás más de $ 200,000, — en trabajos hasta ahora estériles, — está bastante distante todavía de su realización. Requiere exploraciones pacientes para descubrir una depresión de las cordilleras que evite contrapendientes costosas, contrarias á las exigencias de una vía comercial. En lugar de buscar al norte del Rionegro soledades desconocidas, quizás la mejor dirección de este camino sería la que buscase, por los distritos de Paime y Caparrapí, la línea de Poncet proyectada en Cundinamarca, cuyo término se encuentra al sur de la embocadura de este último río. Es indudable, sí, que las densas poblaciones de Boyacá necesitan una salida al Magdalena más corta que la del Carare, la de Honda, ó la de Girardot.

Las poblaciones situadas sobre las vertientes primeras del río de la Miel, — Sonsón, Salamina, Aguadas, Pácora, Abejorral, etc., en el departamento de Antio-

quia,—forman un grupo de bastante poder para abrirse un camino propio, siguiendo la hoya de ese río ó la de alguno de sus tributarios, como el San Julián ó el Negrito, que unidos forman el Timaná ó Samaná del Sur, para descender al Magdalena en Buenavista, quizás el más bonito de todos los pueblos que se encuentran sobre el gran río, desde Honda hasta el Banco. Tierras de labor, minas en explotación, bosques magníficos ricos en maderas de todas clases: nada le faltaría á este camino para atraer hacia él una población numerosa y desarrollar una producción importante. Este camino parece, por otra parte, obedecer al movimiento de la colonización antioqueña, inclinado hacia el sur mucho más que hacia el norte de su territorio.

El grupo principal de la sección que tiene por centro á Medellín, se muestra indeciso todavía acerca de la dirección en que deba buscar su salida hacia el mar entre las tres que se presentan á su elección, y esta vacilación es en extremo desfavorable á su progreso. Hasta hace pocos años había seguido el curso del río Nare á la población de este nombre; pero en ocasiones parece haber querido dirigirse por la hoya del Porce, hacia la parte baja, en donde el Cauca torna á ser navegable; otras veces ha mostrado inclinación á buscarse una salida por el noroeste hacia el Atrato.

La línea del Porce hasta Zaragoza ó hasta Nechí, ó la del bajo Cauca en dirección á Cáceres, implicarían la construcción de un camino de más de 60 leguas de extensión al través de una región montañosa.

Sería, pues, costoso en su primera ejecución, de conservación difícil y no sería nunca una vía económica.

El Atrato está casi á igual distancia de Medellín que el Magdalena; pero la despoblación de sus orillas, la barra de su desembocadura y la falta de puertos concurridos en el golfo de Urabá, crean peligros de inseguridad para los pasajeros y las mercaderías, suficientes para alejar de esa vía el comercio antioqueño y decidirlo á preferir á todo trance la del Magdalena, en donde el tráfico de tantos años ha acumulado trabajosamente los elementos necesarios para su servicio. En el Atrato sería preciso el gasto adicional de líneas de vapores, establecer casas comisionistas, hoteles para los pasajeros, y en la vía terrestre potreros para las arrias, casas de posada y condiciones de seguridad y comodidad, que son obra de no pocos años.

Hay una observación más á este respecto. En los países nuevos y despoblados, como el nuestro, es una necesidad que se impone la de concentrar los grupos de población para gozar de las ventajas que produce la asociación. La diseminación de los habitantes es un motivo de debilidad que tiende á mantener la pobreza en todas partes y á reducir la posibilidad de los grandes esfuerzos. Por la vía del Magdalena es hoy posible un ferrocarril ó á lo menos una vía carretera; por la del Atrato apenas se podrá aspirar á un mal camino de montaña. Dividiéndose en dos direcciones opuestas el interés del Gobierno, habría que atender á la conservación de dos caminos, porque no sería posible abandonar las poblaciones ya establecidas en el más antiguo, y el resultado sería que ni uno ni otro podrían

mantenerse en estado satisfactorio. En el Magdalena hay ya un interés nacional que importa sostener y cultivar, una solidaridad de esperanzas que es un vínculo de unión y de paz, lugares de reunión del antioqueño con el cundinamarqués, el boyacense, el santandereano, el bolivarense, que los hace conocerse, amarse, fundirse en un solo pensamiento de nacionalidad. En el Atrato todo sería soledad y aislamiento, pues sólo una parte muy pequeña del comercio del Cauca podría servirse de la generosa corriente de ese gran río. Otra cosa sería, si por él se hubiese trazado la dirección del canal interoceánico, como en un tiempo parecieron pensarlo el pueblo y el Gobierno norteamericanos.

El ferrocarril antioqueño de Puerto Berrío construído ya en la cuarta parte de su extensión, siguiendo el valle del Nus, que sin duda se juzgó preferible al del Nare, después de exploraciones detenidas, ha costado ya un millón de pesos al Gobierno Nacional y otro tanto al del Estado; la parte más peligrosa y difícil, que era la zona cenagosa de las vegas del río, está vencida; de suerte que puede decirse que está ejecutada, no la cuarta parte, sino la mitad de la obra. Con un impulso más, que no es superior á la potencia de los capitales y espíritu de empresa del comercio y de la agricultura antioqueños, esa vía férrea puede ser terminada con ventaja inmensa para los intereses del Departamento. Ya las minas del río Nus empiezan á ser trabajadas: luego se pondrá la maquinaria americana al alcance de las del Porce, que se juzgan las más ricas de Antioquia, y cuando

el pito de la locomotora resuene en medio de las poblaciones del valle de Aburrá, el café, el algodón, la caña de azúcar, todos los frutos de las tierras calientes, serán arrancados al seno de la tierra por esa raza inteligente, trabajadora y físicamente poderosa, una de las más capaces en nuestro país de hacer uso de las vías económicas.

No baja de quince millones el capital circulante que en la sola ciudad de Medellín busca constantemente colocación en empresas comerciales ó mineras; de suerte que dos ó tres millones invertidos en el adelantamiento de esa vía no causarían perturbación grave en los negocios, abrirían la puerta á mil empresas nuevas y asegurarían el porvenir de esa fecunda comarca.

Diez ó quince leguas abajo de Puerto Berrío surgirá más tarde, en la boca del Carare ó en la del Opón, la cabeza de la vía directa que las poblaciones de Vélez, Moniquirá y Suaita anhelan con perseverancia, casi desde los primeros días de la conquista española; vía que, según un proyecto reciente, podrá enlazar también las poblaciones del Socorro y San Gil. Si así fuese, y al propio tiempo se encontrase un paso de poca altura sobre la cordillera de Lloriquíes, y terreno firme, abundante en piedra ó cascajo para consolidarlo, con pocos ríos que atravesar, esas laboriosísimas comarcas de la antigua Socorro podrían elevar á grandes valores sus manufacturas de algodón, y ocuparse en grande escala en la producción de café, tabaco, azúcares, licores y conservas de frutas. Es muy de lamentar que de los trabajos á que

dió origen el proyectado ferrocarril del Carare, no quedase una trocha siquiera por el trazado de aquél, trocha que hubiera podido convertirse después en una buena vía de montaña.

Desde la frontera norte de Cundinamarca hasta Bucaramanga, en una distancia de sesenta leguas, había cuatro grupos distintos de población, separados entre sí por la sierra de Gámbita y por las hoyas de los ríos Saravita y Chicamocha: primero, el compacto grupo de Boyacá, que no ha tenido nunca relación directa con el Magdalena; segundo, el de Vélez y Moniquirá, que, probablemente á causa de haber sido esa la vía del descubridor Gonzalo Jiménez de Quesada, quiso conservar su salida al Magdalena por el Carare; tercero, el del Socorro, San Gil, Barichara y Zapatoca, que desde 1840 ó 1845 brega por encontrar una línea directa hacia la boca de la Colorada ó á la del río Sogamoso; y cuarto, el del antiguo circuito de Girón, que desde los tiempos de la colonia tuvo una salida siempre difícil, unas veces por la vía del Pedral, sobre el Sogamoso, otras al Puerto de Botijas, sobre el Lebrija, y recientemente otra directa á la Ciénaga de Paturia, sobre el Magdalena.

Pues bien: esos cuatro grupos nunca pensaron en ponerse de acuerdo en busca de una sola vía que, después de tramontar los filos de la cordillera Oriental, atravesase el valle, cenagoso en lo general, de este río hasta algún puerto de embarque. Cada grupo ha querido tener camino y puerto propio sobre el Magdalena; y el resultado era fácil de prever: todos se han agotado en esfuerzos superiores á sus recursos, sin lo-

grar nunca una vía que merezca el nombre de tal.

Para resolver ese problema hubiera debido empezarse por mantener exploraciones constantes sobre los pasos de la cordillera y sobre las vegas del Magdelena, en busca las primeras de una depresión conveniente, y las segundas, de una zona de terreno alto y firme, sobre la llanura hasta el río. Por falta de ellas, sin embargo, se han acometido empresas festinadas, en los proyectados caminos de Puerto Niño, Carare, Barrancabermeja, La Colorada, Puerto Wilches, el Pedral, Botijas y Paturia, en las que van consumidos, en los últimos cuarenta años, más de tres millones de pesos, sin resultado alguno positivo.

Sin embargo, pocas poblaciones en la República serían tan capaces como las de la antigua provincia del Socorro, de producir grandes valores para la exportación ó para el consumo de las de la Costa.

Igual destino ha cabido á los caminos de Bucaramanga. Todos han fracasado; pero á lo menos es un honor para esa ciudad haber hecho grandes esfuerzos por ligarse con el Magdalena y haber levantado la producción de sus frutos exportables á guarismos de consideración.

Sus recientes plantaciones de café envían ya á los mercados extranjeros no menos de 60,000 quintales anualmente.

Entre 1879 y 1883 exportó probablemente de 250 á 300,000 quintales de quina cuprea, que produjeron de $ 5 á 6.000,000.

En la actualidad está construyendo acueductos costosos para el laboreo de sus aluviones auríferos, y

se espera que estas empresas darán resultados que harán justicia al valor de los que las acometen.

Despues de Cúcuta, es el principal mercado de mercancías extranjeras en todo el norte de la República.

De seguro será en toda esa región la primera ciudad que se verá comunicada con el Magdalena por una vía comercial.

Puesto que he mencionado las tentativas infructuosas de la infancia de nuestra nacionalidad para abrirse paso del seno de las cordilleras, en donde únicamente han podido vivir hasta ahora los descendientes de raza europea colonizadora de nuestro territorio, justo es que haga mención de los nombres de los exploradores de esas regiones del porvenir.

Los señores Raimundo Bernal y Ramón Cuéllar fueron los primeros de quienes tengo noticia que buscaron la vía de Boyacá hacia el Magdalena, por los años de 1868 á 1870.

El señor Felipe Landázuri, explorador y colonizador de las selvas del Carare, dejó su nombre en una población fundada á la entrada de esas soledades, y los señores coronel Antonio María Díaz, Aquileo, Jerónimo y Trino Parra, fundaron y han sostenido establecimientos agrícolas sobre ese río y alguno de sus tributarios.

Fué el señor general Pablo Durán, con el carácter de Gobernador de la antigua provincia del Socorro, quien primero inició el proyecto de un camino hacia el Opón, tarea que continuaron decididamente los señores Ramón Matéus y Lucas Caballero, sucesores de aquél en ese puesto; el último de los cuales perdió la

vida en una de sus exploraciones. En seguida el señor George Von Lengerke, ciudadano alemán, fundó en Montebelo, sobre la falda occidental de la cordillera de la Paz, un gran establecimiento agrícola, con trapiche movido por vapor; y construyó, á sus solas expensas, un camino de ahí hasta el Magdalena, que no pudo luchar contra la dificultad del suelo movedizo de las selvas vírgenes en los grandes inviernos. El señor Lengerke ha sido el empresario más audaz, de más recursos y más fe entre los que han acometido esas peligrosas empresas.

El señor Fancisco Grellet, francés de nacimiento, parece haber sido el primer explorador de la vía de Paturia; y el señor Roberto A. Joy, quien tomó á su cargo los gastos de la ejecución del camino; obra en la que, bajo la dirección del señor Temístocles Paredes, entre otros, fueron invertidos más de $ 200,000 entre 1868 y 1870.

El general Solón Wilches, Presidente de Santander en 1880 á 1884, acometió la dificilísima empresa de construír un ferrocarril desde Puerto-Wilches, sobre el Magdalena, hasta Bucaramanga, bajo la dirección del joven ingeniero colombiano señor Abelardo Ramos. En la orilla del río fueron levantados el principio de una población, un hotel, casa para maquinaria, bodega, una ó dos millas de carrilera provistas de una locomotora; en fin, el principio de una grande obra, favorecida por un trazado que se dice tiene muchas ventajas. Las fiebres entre los trabajadores, la escasez de fondos y la guerra local de 1884, pusieron término á esos trabajos, emprendidos con energía pero

sostenidos con el sólo recurso de la fe que, si en los tiempos del Mesías allanaba las montañas, en los presentes necesita estar sostenida por capitales abundantes para realizar el mismo milagro.

El general Wilches alimentó por algún tiempo la esperanza de dar remate á la empresa con el producto de una fuerte contribución sobre la quina cuprea, que se extraía entonces á razón de más de un millón de pesos por año, juzgando quizás que con ello sólo aplicaba una parte de la riqueza natural del Estado, no la de los contribuyentes. Olvidaba, sin embargo, que el valor de ese artículo no consistía en la quina misma sino *en el trabajo* empleado en extraerla; de suerte que esos valores, así como el del oro que se saca de las minas, en rigor no es oro ni quina sino trabajo humano convertido en una forma material.

Indudablemente habré omitido, por falta de noticia ó de memoria, algunos otros nombres. Todos deben ser salvados del olvido, porque la posesión de una salida cómoda, barata y sólida al valle del Magdalena, será para los habitantes de la cordillera Oriental de tanta importancia como lo fué para los Estados Unidos del Norte la construcción del Canal del Erie, ó como para los Israelitas el paso del desierto, desde la servidumbre de Egipto á las tierras prometidas de Canaan.

Los caminos del río hacia Ocaña tienen interés, no sólo para esa sección de Santander, sino para toda la República. Es la primera región montañosa de clima fresco y salubre, á propósito para la inmigra-

ción europea, que se encuentra poblada en la inmediación de nuestras costas. Provista de aguas abundantes para la agricultura, y que á la vez le proporcionan doble salida al mar — por el Zulia navegable ya en sus confines, ó por el Catatumbo — tributario también al lago de Maracaibo, — ora por el Magdalena á Barranquilla, Cartagena y Santamarta, — si algún día llegásemos á pensar con seriedad en el problema de la inmigración extranjera, nuestras miradas deberían dirigirse de preferencia hacia esa parte, como la primera escala adecuada para recibirla. Allí hay tierras baldías en abundancia que poder ofrecer al inmigrante, una base de población civilizada y trabajadora, que puede pagar salarios altos al proletario europeo en los primeros días difíciles de su colocación. Una vez aclimatado allí, puede pensar en escoger el punto del interior que mejor le convenga.

Además, el territorio de Ocaña tiene una importancia estratégica para los casos de guerra exterior, ó de guerra civil, que á nadie se le podrá escapar; por decirlo así, es la primera línea de fortificación interior, y el lugar destinado á servir de campo atrincherado, ya sea para enviar auxilios á las ciudades de la costa, ya para preparar los ejércitos destinados á recuperarlas.

Así, éste fue el lugar escogido por el Gobierno de las provincias Unidas en 1815 para acopiar los refuerzos que se preparaban en auxilio de Cartagena, y la primera posición ocupada por el general Morillo para invadir el interior de la Nueva Granada. Sirvió de base de operaciones al general Carmona en su desgraciada cam-

paña de 1841, y al general Herrán en la que en 1842 emprendió para reocupar las provincias de la Costa.

En Ocaña principió el general Mosquera la organización del ejército del Norte en 1854. La pérdida de esta ciuda fue funesta al general Briceño, rechazado en el Banco en 1861. No hay para qué citar, como se pudiera, ejemplos más recientes. Bastan los enumerados para mostrar que las comunicaciones de Ocaña con el Magdalena son de interés nacional en los grandes conflictos de nuestro país. Ocaña y el Banco son las llaves del interior de Colombia.

Hase pensado en buscar aquéllas por diversas vías. Unas veces por la directa de Loma de Corredor, otras inclinándose ligeramente al norte, hacia Puerto Nacional, que es la antigua vía y la más frecuentada en la actualidad; ambas trasmontando el último filo de la cordillera Oriental, interpuesta entre el valle del Algodonal y el Magdalena. Asimismo, siguiendo el curso de la quebrada de Cuaré, en busca del puerto de la Gloria, cerca de Simaña, todavía más al norte; la cual quizás, aunque más larga, sería la más ventajosa, tanto porque es la que más se aproxima á las grandes plantaciones de café de esa región, como porque ahorra contrapendientes en el paso de la cordillera, operación siempre costosa y difícil en los caminos.

También se ha sugerido la idea de prolongar el ferrocarril de Cúcuta por el valle de los ríos Sardinata y Catatumbo, hacia la gran depresión que por esa parte presenta la cordillera Oriental al sur del cerro

de Bobalí, para salir, en Tamalameque, al río Magdalena; prolongación de treinta y seis leguas desde Puerto Villamizar, al través de selvas vírgenes, con toda seguridad insalubres; pero que proporcionaría dos ventajas de gran magnitud : la primera, comunicar los valles de Cúcuta con los de Ocaña, y concentrar toda la actividad del norte de la República en el río Magdalena; la segunda, abrir al trabajo de nuestros nacionales y de los inmigrantes extranjeros, un territorio magnífico para nuevas colonizaciones. En este caso, Ocaña debería ligarse con la anterior vía en algún punto de las vegas del Catatumbo, por medio de un camino de diez ó doce leguas, que la comunicaría con los principales distritos agrícolas de su comarca. Este proyecto hace relación al último de los ramales hacia el Magdalena arriba indicado.

En proporción al número de habitantes y al área ocupada por éstos, la actividad industrial de los valles de Cúcuta es la más importante en toda la República. Con una población que no llega á 80,000 almas, produce más de 100,000 quintales de café, que valen $ 1.200,000 (moneda de plata de 0,900), y con otros artículos sus exportaciones suben á más de millón y medio. Su importación de mercancías extranjeras tiene un radio de consumo que llega hasta el Chicamocha, y un ferrocarril de 33 millas le proporciona transporte á un río navegable. Esa prosperidad no ha podido ser detenida por la peste, ni por el espantoso terremoto de 1875, que en un minuto no dejó en pie una sola de las casas de su ciudad capital; ni por

las guerras civiles, en fin, más desastrosas que las convulsiones mismas de los elementos.

Su comercio exterior, sin embargo, tiene que salir al mar al través de una faja del territorio de Venezuela, sujeto en tiempo de guerra á graves embarazos y perturbaciones, y en tiempo de paz á impuestos de tránsito, no del todo equitativos. Con este motivo el comercio de esos valles ha querido abrirse una salida hacia el Magdalena, de cuyo río sólo dista 25 leguas San José de Cúcuta; pero que se convertirían en 40 ó 50 con las vueltas y zigzags á que daría origen el paso de la cordillera Oriental. El Poder Ejecutivo confió en 1871 la exploración de esas vías al distinguido ingeniero señor Nepomuceno González Vásquez, y éste presentó cuatro proyectos: uno de ellos, el mencionado arriba, al través de los valles del Zulia, el Sardinata y el Catatumbo, por el pie de los estribos septentrionales de la Cordillera. De los tres restantes, uno se dirigía al lago de Paturia, pasando por los distritos cafeteros principales, de suerte que pudiera empalmarse sobre el valle del Magdalena con alguno de los caminos de Bucaramanga. Otro tocaba los confines del cantón en el pueblo de la Cruz, á seis leguas de la ciudad capital, y de ahí se dirigía á terminar en Barrancas, desde donde el río Lebrija es navegable por vapor hasta el Magdalena. El último, el más largo de todos, pues tenía un desarrollo de 55 leguas, tocaba en Ocaña mismo, y de ahí debía bajar al Lebrija en Loma de Corredor, ó al Magdalena mismo un kilómetro más abajo.

Ninguno de los tres últimos reúne caracteres co-

merciales. Caminos de montaña de 45 á 55 leguas, en los cuales hay que subir y bajar cerros elevados, atravesar valles cubiertos de bosque primitivo, y pasar ríos de impetuosa corriente y grandes avenidas, no sirven para operaciones comerciales en estos tiempos de competencia febril con el resto del mundo; esos caminos devoran con sus fletes el valor del producto. Los caminos de montaña deben ser de corta extensión. Á todo trance hay que buscar vías navegables : ríos, canales, ó el mar. Si por la exigüidad del tráfico tampoco se pueden hacer ferrocarriles costosos, hay que buscar otro género de industrias; pero es inútil construír, para el servicio de frutos agrícolas de poco valor, caminos que exigen grandes gastos de conservación, y por consiguiente, fletes muy altos. Esa es la experiencia que tenemos de nuestros caminos de montaña.

El problema de nuestras vías comerciales al Magdalena es, pues, de gran magnitud. Cien leguas de ferrocarriles, otras tantas de carreteras y doscientas de buenos caminos de montaña, exigen un desembolso de veinticinco á treinta millones de pesos, y serán la parte no menos importante del prograna de nuestros trabajos públicos en los doce próximos años del fin de este siglo. No toda esa suma será preciso tomarla del bolsillo de los contribuyentes : parte será empleada como especulación de empresarios nacionales ó extranjeros, que se reembolsarán en períodos más ó menos largos, bajo la forma de fletes y peajes; pero no hay duda de que para llevar á cabo dicho programa en toda su extensión, habrá necesidad de crear rentas públicas que produzcan uno ó dos millones de

pesos anuales, además de las que hoy existen. Un país de cuatro á cinco millones de habitantes, que muy bien puede producir trescientos millones de pesos anuales, á razón de $ 60 á 70 por cabeza (lo que sólo implica un jornal de 17 centavos por cabeza y por día), puede y debe invertir el 1 por 100 de su renta en estos gastos esencialmente reproductivos.

Cuatrocientas leguas de caminos desde el corazón de las cordilleras hasta el Magdalena, transformarían el aspecto de este país y le comunicarían un progreso comparable al que todos los días nos causa asombro en la República Argentina. Con ese elemento, nuestra población andina pudiera aumentar sus exportaciones de café de 300,000 á 3.000,000 de quintales; las de tabaco de 40 ó 50,000 quintales, á más de 1.000,000; las de cacao, algodón, ramió, juta, fique, etc., á grandes guarismos; y sobre todo, nuestras minas de oro y plata, accesible ya para ellas una maquinaria perfeccionada, podrían dar, no $ 4 ó 5 millones, á que llegan hoy, sino $ 25 ó 30.

En los años de 1851 á 1865, Ambalema producía tres quintales de tabaco por cabeza de población. Los distritos productores de café en Cúcuta y Bucaramanga obtienen una cosecha en igual proporción, y los 12,000 habitantes que trabajan las minas de oro corrido en Antioquia producen un término medio de $ 250 por cada trabajador.

No serían solamente estas producciones las que crearían la riqueza del país. Los bosques del Magda-

lena, — una vez que al favor de buenos caminos pudiese situarse la población en los últimos estribos de la cordillera sobre el valle — podrían mantener con más ventaja que en los Estados Unidos, en donde ya las labranzas empiezan á servir de obstáculo, algunos millones de marranos, mantenidos con frutas silvestres y con el maiz fácilmente obtenido en esas vegas de fecundidad prodigiosa. En donde quiera que algún cultivo hubiese despejado la selva, los pastos de pará, de guinea y de la India crearían dehesas para engordar los ganados del Bajo Magdalena y proveer abundantemente de carne, no sólo á las poblaciones del valle, sino á las de la Cordillera; como ya sucede en Cundinamarca, en donde la mitad del ganado consumido proviene de las dehesas del Alto Magdalena.

Las inmensas llanuras cubiertas de pastos naturales que se extienden desde el Banco hasta el mar, á lo largo del Cesar y el Ranchería (llamado Calancala en las inmediaciones de Riohacha), sobre la orilla derecha del Magdalena; y del Cauca, el San Jorge y el Sinú, en la izquierda, que hoy mantienen más de un millón de cabezas de ganado vacuno, tienen espacio suficiente para cinco ó seis millones; tanto como en el Estado de Tejas en la Unión Americana. Para estos rebaños se abrirán los mercados de Europa y del Asia con el perfeccionamiento de los buques frigoríficos, en algún día no muy distante. Á la colonización humana de esas tierras vírgenes, en donde la malaria brota por todas partes del seno de una capa profunda de vegetales en putrefacción, debe preceder la colonización animal de especies más robustas que el hombre para

resistir esas influencias. Los rebaños de ganado vacuno han desempeñado en el mundo esa misión de precursores del hombre sobre los desiertos. Ellos *humanizan* el ambiente, fertilizan la tierra y marcan al hombre los lugares habitables, en donde ellos eligen de preferencia su mansión.

Pero estos grandes progresos sólo podrán realizarse mediante la colonización del valle del gran río; problema difícil, en que van envueltas dos cuestiones del porvenir :

La inmigración extranjera; y

La ocupación de regiones hoy insalubres.

CAPÍTULO XIII

LA INMIGRACIÓN AL VALLE DEL MAGDALENA

Necesidad de brazos extranjeros. — Condiciones que esta inmigración requiere. — La raza blanca no es á propósito para colonizar las tierras tropicales. — La africana es la adecuada para iniciar esa empresa. — Á ella se debe colonización de la América tropical. — Necesidad del cruzamiento entre las razas blanca y negra en América.

La inmigración extranjera ha sido, en los tiempos modernos, el medio más rápido de progreso para un país. En la antigüedad, inmigración y conquista eran sinónimos; en la actualidad pueden serlo á veces, pero no es ya el caso más frecuente. Ella da los brazos necesarios para cultivar la tierra y para todos los demás trabajos que requiere el desenvolvimiento de un país: trae consigo industrias más adelantadas y hábitos de disciplina social de países más antiguos. Sirve, en fin, para mejorar la raza nativa por el cruzamiento con otra más fuerte y en un estado superior de evolución. Así, nosotros querríamos inmigración europea civilizada, moralizada y provista de elementos de trabajo, semejante á la que tan asombrosos resultados está produciendo en los Estados Unidos, en Australia, en el extremo Sur del África, y en las provincias del río de la Plata.

Empero, sólo tres causas han dado origen en este siglo á grandes corrientes de inmigración civilizada :

Salarios altos;

Grandes minas de oro y plata recién descubiertas; y

Facilidad de adquirir tierras en propiedad en países muy prósperos.

Aparte de estos motivos, los hombres que cambian de patria han buscado también en la nueva relaciones de lengua, climas, costumbres y estado de civilización no inferiores en mucho á las de su país nativo. Ya el nuevo mundo no ejerce esa fascinación poderosa que tenía en el viejo sobre los espíritus, en los primeros días del regreso del primer viaje de Colón. El África, tan inmediata á las costas de España, Francia é Italia, apenas ha logrado atraer á la colonia francesa de Argel, en más de cincuenta años, un pequeño número de inmigrantes, relativamente hablando; pero casi ningunos el Egipto, con excepción de algunas de sus grandes ciudades, y nada ó casi nada las colonias del Senegal, la Costa de Oro, el Congo y demás países ecuatoriales. Abolida la esclavitud, las Antillas, colonias pobladas por europeos desde tres siglos atrás, han entrado en un período de decadencia. Las Guayanas, que no han participado de la convulsión de la independencia en las repúblicas americanas de origen español, están más atrasadas que estos países revolucionarios.

La consideración del clima se ha sobrepuesto á las ventajas naturales de fertilidad, producciones espontáneas y adquisición de tierras en propiedad. Sólo la zona templada ha tenido atractivo para el europeo.

El español se dirige hoy de preferencia á Buenos Aires en lugar de Cuba, Puerto Rico y las Filipinas. El inglés va en guarismos anuales de 100,000 á Australia y Nueva Zelandia, dobles ó triples á los Estados del Norte de la Confederación Americana, y en números insignificantes á la India, Borneo, Ceilán y Jamaica. El alemán prefiere refundirse en la raza americana del Norte á ir á colonizar sus recientes adquisiciones en la costa de África. Á despecho de grandes incentivos y de protección especial, la inmigración europea es muy débil en el imperio del Brasil, en donde no ha penetrado lo que el sajón llama espíritu anárquico de la raza latina.

Evidentemente, el inmigrante civilizado puede prescindir de su patria, pero no puede prescindir del teatro, de los refinamientos culinarios, ni del comercio intelectual de otros hombres á la altura de sus ideas y de sus conocimientos.

Los pueblos tropicales tenemos que renunciar por algunos años á la esperanza de grandes corrientes de inmigración europea, á menos de la intervención de causas extraordinarias, como descubrimiento de grandes minas ú otras semejantes.

Sólo podremos tener dos clases de importaciones humanas : las de raza amarilla (los chinos) y las de raza africana.

¿Serían para nosotros un mal ?

La raza mongólica parece ya estrecha dentro del límite de su gran muralla, y deseosa de derramarse por el el resto del mundo. Habiendo conocido la América del Norte — la mansión en la actualidad quizás

más favorecida para la raza humana en toda la tierra, — allá hubiera querido dirigirse en grandes masas; pero las puertas de esa nación, antes abiertas de par en par á todos los desgraciados, le han sido cerradas con dureza. Recientemente ha ido á las islas de Sandwich, en donde ha dado altos muestras de su genio colonizador. También quiso dirigirse á Australia, en donde ha encontrado entre los ingleses la misma antipatía que entre los americanos. Al Perú fué, no espontáneamente, sino llevada por medio de conciertos obligatorios que constituían á los inmigrantes en calidad de esclavos. Como tales fueron tratados en lo general, naturalmente quisieron hacer las represalias quo estuvieron á su alcance, en robos y otros géneros de venganza; y el resultado era fácil de prever : la inmigración china cesó.

Después, atraidos por los trabajos del Canal, han ido á Panamá, en donde han sido mejor recibidos, y dado menores ó ningunos motivos de queja. De Panamá pueden pasar á otras partes de la República : esto es natural. La inmigración de mongoles está, pues, á nuestras puertas, y es bueno pensar de antemano en la manera como deberemos tratarlos.

Los antiguos esclavos africanos emancipados en los Estados Unidos no tienen muchos motivos para estar del todo contentos con su suerte en los del Sur, sobre todo desde que el Gobierno federal cesó de darles esa protección celosa con que por algunos años los cubrió contra el poder ó contra el odio ó el desprecio de sus antiguos amos. Como lo veremos en el curso de estas NOTAS DE VIAJE, cuando lleguemos á los Estados Uni-

dos, hay allí campo para atraer la inmigración de algunos centenares de miles de raza africana con sólo suministrarles algún pequeño auxilio para su pasaje, y tierras baldías que ofrecerles en propiedad. En el mismo caso están las poblaciones de color de todas las Antillas, las cuales suelen venir á nuestras costas á trabajar en la construcción de ferrocarriles — cuando los hay, — ó en la tripulación de los vapores. En el momento en que hubiese demanda de peones en el valle de Magdalena para trabajos agrícolas, pudiera contarse con ellos en no pequeño número. El día que allí se paguen jornales medianamente altos, vendrán.

No temeré decir resueltamente que considero la posibilidad de esas dos inmigraciones como una circunstancia feliz, y más aún, que debiéramos prepararnos para hacerles una recepción simpática, tanto en las relaciones privadas como en la acción oficial.

Las tierras tropicales no han podido nunca ser ocupadas por la raza blanca sino con el auxilio de otra raza mejor dotada para resistir las influencias físicas del clima. Destruída por los conquistadores españoles la raza indígena aclimatada en los trópicos — cuya conservación en las márgenes del Magdalena hubiera sido de tanto precio para los trabajos futuros de colonización, — la América tropical no hubiera podido ser colonizada sin el concurso de los hombres de color que fueron traídos en calidad de esclavos. Sólo ellos resistían la malaria de los bosques cenagosos, sólo ellos eran superiores á los ardores del sol, sólo ellos tenían la fuerza física que exigían las labores de las minas y el descuaje de los bosques seculares. Ellos

cultivaron el suelo, construyeron habitaciones, abrieron los primeros caminos, crearon la primera riqueza. Con esos auxiliares la raza conquistadora pudo rodearse de comodidades, eximirse de trabajos duros, resistir la influencia del clima, consagrarse al estudio y levantar el nivel intelectual de estos pueblos americanos. Más aún, á esos hombres fuertes, valerosos y dotados de altas cualidades de corazón, debemos, en gran parte, nuestra independencia.

Ni las Antillas, ni Colombia, ni Venezuela, ni el Brasil; más digo, ni los Estados del Sur de la Unión Americana, cuyo clima es sólo semi-tropical, hubieran podido ser colonizados sin el concurso de los africanos.

Los servicios que á la raza blanca prestó su hermana menor, la de color oscuro, en calidad de esclava, no serán menos importantes prestados en condición libre y al amparo de leyes que consagren la igualdad política de todos los hombres. El trabajo libre del hombre de color será tan útil como el trabajo esclavo; pero no estará acompañado de ninguno de los inconvenientes de la esclavitud.

La inferioridad moral que se atribuye á la raza africana es efecto, simplemente, de su estado de evolución inferior, pero es susceptible de tanta elevación y nobleza como la raza blanca, y gran parte de los defectos que se le atribuyen en el día, son obra de la institución social que la puso á merced de la otra, acá en América, no efecto de inferioridad de su organismo, ni siquiera de su ignorancia y falta de cultivo moral. Stanley, el famoso explorador de las regiones

interiores del África, nos refiere haber empezado sus viajes por el Congo, bajo la impresión de desprecio y aun de antipatía que los americanos del Norte profesan al hijo del *continente oscuro;* pero después de tres años de exploración y de combates incesantes con los aborígenes, regresó vencido por la nobleza, el valor heroico, la abnegación y las sólidas virtudes de esa fuerte raza, en quien, si son temibles las cóleras, también es grande la compasión, firme la lealtad y profundo el sentimiento del deber. Su naturaleza moral, por una ley de equilibrio y correlación que parece gobernar todas las fuerzas, está á la altura de su naturaleza física.

Se la tacha de holgazana é indolente á las necesidades de la civilización : ¿ mas no serán los hechos observados á este respecto acá en América, un resultado de la falta de compensación á sus trabajos injustamente expropiados por una institución inicua ? El americano del Norte más diligente ¿mostraría menos repugnancia al trabajo si los frutos de él no hubiesen de pertenecerle y sí pasar á las manos de un opresor? Establézcase la relación natural entre el trabajo y la propiedad del trabajador, y se verán desmentidas en breve tiempo esas impresiones.

En el Sur de los Estados Unidos se creyó arruinada toda producción luego que los esclavos fueron manumitidos, porque se juzgó, tanto en América como en Europa, que la indolencia de los manumisos no podía ser vencida sino con el látigo de los sobrestantes. El mundo ha visto sin asombro que con sólo el incentivo de buenos salarios ó de participación en el

valor de las cosechas por ellos producidas en las tierras de sus antiguos amos, la producción de algodón y tabaco, azúcar y melazas, arroz y maíz, ha vuelto en esos Estados no sólo á su antiguo pie, sino á guarismos mayores. Por supuesto que no cambian en pocos años instintos arraigados en el curso de siglos; pero desaparecerán del todo delante de la influencia poderosa de la justicia. ¿No se han transformado también, en menos de un siglo, con el estímulo del ejemplo y de la instrucción, en hombres trabajadores los salvajes indolentes hasta el canibalismo, que Cook encontró en las islas de Sandwich? ¿No llegaron los negros de Marruecos, bajo la influencia de la civilización árabe desarrollada en España, á un alto grado de poderío y riqueza? Los árabes mismos del desierto, que en el día parecen refractarios al trabajo y al respeto del derecho de propiedad, ¿no fueron también, en el Califato de Córdoba, el pueblo más civilizado de Europa, á tiempo que en el resto del continente imperaba espesa la tiniebla de los siglos medios?

En cuanto á la repugnancia física, nacida de gustos estéticos engendrados por la costumbre y por una selección forzosa entre dos razas hasta ahora antagonistas, bastará decir que no se trata de establecer ninguna mezcla obligatoria entre ellas. Si bajo el régimen de la esclavitud pudieron cruzarse por iniciativa de los amos mismos, no es de temer que en el medio de la libertad subsista con mucha fuerza ese disgusto, sobre todo en la vida de transición de regiones no cultivadas. El cruzamiento de ellas, en lo que á la América españo-

la se refiere, es un hecho principiado en España durante la dominación de los moriscos, y continuado en América como una necesidad invencible de la primera colonización. De este enlace providencial ha resultado un tipo intermedio que, — no temeré decirlo, — con todo el vigor físico de la una, ha sobrepujado á la otra en la belleza escultural de las formas, en sentimientos conyugales y en cualidades domésticas.

El cruzamiento de las razas, como medio de mejorar una y otra, es un hecho demostrado en biología, en lo relativo á las razas animales sometidas al hombre. La reproducción repetida en un mismo tronco, produce degeneración en la especie, debilidad física, esterilidad, enfermedades hereditarias. La raza vacuna degenerada en una localidad se levanta por el cruzamiento con otra. Rebaños he visto en las orillas del Magdalena, procedentes de razas europeas mejoradas, que enfermos y raquíticos por la acción de un clima y de pastos á que no estaban acostumbrados, fueron levantados á la salud y la robustez con sólo un cruzamiento ocasional con la raza pequeña y desmedrada del centro del Tolima, pero ya perfectamente aclimatada. La raza caballar árabe produjo con su cruzamiento la de sangre inglesa, y ésta á su vez, con las demás del continente, ha dado origen á esas espléndidas variedades del Percheron, el Norfolk, el caballo de cacería inglés, el trotero americano, etc. Cruzamiento y selección son dos leyes biológicas que, lejos de ser antagonistas, engranan y se completan. La selección suministra los tipos : el cruzamiento

los propaga y diversifica de acuerdo con las condiciones locales.

El cruzamiento de la raza europea con la africana es una necesidad que, á mi sentir, se impone ya acá en América, y no sólo en la tropical, sino en algunos países de la zona templada. Parece incontestable que no se encuentra ya entre la familias de raza blanca esa robustez física, esa constancia indomable, esa superioridad irresistible que los primeros conquistadores mostraron sobre los pueblos indígenas de este continente. Nótase decadencia física y moral, en camino á la esterilidad entre los descendientes de esas antiguas familias, las cuales van decreciendo en número, en riqueza, en influencia política y social. Los ejemplos que en contradicción de este aserto pudieran citarse, quizás proceden de algún cruzamiento oculto con el negro ó con el indio, que ha restituído á la sangre del blanco el vigor físico antes desfalleciente. En Colombia empieza á ser elemento dominante el de las familias de raza mixta, que forman la masa más considerable de población, y en quienes se notan más condiciones de vigor físico, si bien no todavía, preciso es confesarlo, de superioridad intelectual. En los Estados Unidos del Norte, por lo poco que pude observar y por lo que leí en los periódicos y en las relaciones de los viajeros, la raza blanca de más de un siglo de antigüedad ha ganado en distinción y finura en los rasgos de la fisonomía, todo lo que ha perdido en robustez física; la talla parece haberse levantado á expensas de la solidez de formas; de suerte que ya son poco comunes esos cuerpos ma-

cizos extraordinariamente fuertes, que se notan en el tipo inglés primitivo. La mujer americana, es inteligente en gran manera; pero parece débil y enfermiza y tiene una tendencia notoria á la esterilidad, con pérdida evidente también de los sentimientos amatorios y de los instintos de ternura maternal, sobre todo en las grandes ciudades.

El mismo fenómeno parece observarse en Europa, en donde el crecimiento de la población, en Francia, Italia y España, es enteramente lento. La idea del lujo llevada al extremo, la pasión de los goces refinados, el desarrollo de enfermedades infectivas que se nota en aumento, son fenómenos que en parte pueden atribuírse á la influencia de la miseria, y á la perversión de la aristocracia por otra; pero también pueden ser considerados como síntomas de la degeneración de la raza, que pide el cruzamiento con otra más vigorosa, y más sana bajo el aspecto moral.

Petulante como puede parecer en un americano del sur la expresión de estas ideas, que en un europeo quizás despertarán una sonrisa de compasión, las presento con franqueza como producto inconsciente de una observación poco preocupada.

Los principios que rigen la propagación de las formas y de las condiciones morales y físicas de la vida, son los mismos en todos los seres, sin exceptuar los humanos. Los griegos del siglo de Pericles profesaban á las hordas amenazantes del valle del Danubio, el mismo desprecio que los europeos del siglo XIX alimentan por las razas de evolución atrasada del Asia y del África; pero esas hordas apellidadas bár-

baras por los griegos y los romanos, acabaron por establecer su supremacía sobre los descendientes de los vencedores de Maratón y sobre los orgullosos romanos del imperio y forman hoy la parte más intelectual y poderosa del linaje humano. Los feroces hunos, que las crónicas del siglo IV nos pintan con formas repulsivas y horribles, son los magiares del tiempo presente, entre quienes sobresalen los tipos más bellos y físicamente más poderosos de la raza europea.

Las comodidades físicas, la buena habitación, el vestido y alimentos mejor preparados; la emancipación de trabajos rudos, que gastan rápidamente la vida orgánica; el desarrollo intelectual que refleja en la fisonomía los más levantados objetos que dan ocupación al cerebro, — todo eso modifica las razas al través de los siglos, dulcifica la expresión del semblante, modela en proporciones más equilibradas las formas físicas, y suaviza los crudos tonos del color de la piel. Esta es una materia en que son aventuradas las teorías que pretendan elevarse á la categoría de generalizaciones científicas; pero quizás lo que se llama las razas humanas no es más que el resultado de influencias específicas del clima, confirmado al través de períodos indefinidos de tiempo por la acumulación de herencias fisiológicas; resultado susceptible de modificación en el curso de los siglos por influencias distintas.

En el valle del Cauca, situado á 1,000 metros sobre el nivel del mar, me ha parecido observar que el tinte obscuro de la raza africana va desvaneciéndose á tintas semejantes á las del cacao, más claras ya que en las

poblaciones del mismo origen en la costa atlántica. Á su paso por el corazón del continente africano, Stanley encontró también tintas más claras en las tribus habitadoras de las márgenes del lago Victoria y del Mta-Nzigué, á la misma altura sobre el mar que el valle del Cauca, y más claras aún, y sobre todo con facciones más finas, entre las poblaciones de Gambarangara, que habitan alturas de 1,500 á 1,800 metros. En el sur de España, y aun en Madrid mismo, me pareció ver en la fisonomía de personas perfectamente blancas el conjunto de líneas bien expresivo de un origen africano.

Sea de esto lo que fuere, lo que que sí parece indudable es que el cruzamiento modifica las razas, ya sea produciendo un tipo distinto de ambas, bien absorbiendo, por medio de selecciones, — que la naturaleza dirige de un modo inconsciente, — los rasgos de la fisonomía inferior entre los de la raza superior.

De todos modos, en fin; si bajo el imperio de instituciones aristocráticas pudiera existir dificultad para las relaciones armónicas de razas distintas, la democracia sí permite que vivan en paz y prestándose cooperación amistosa; de lo cual Colombia ofrece un ejemplo no desmentido en los cuarenta años corridos desde la abolición de la esclavitud.

Los chinos forman una raza superior á la africana en los aspectos intelectual é industrial, y aún probablemente á nuestro pueblo, tomado en su conjunto. Son en extremo sobrios, laboriosos, buenos agricultores, y en las artes manuales sobrepujan quizás á todos los pueblos del mundo. Por el lado moral no es

el mejor posible el concepto de que gozan; pero no se puede juzgar de una comunidad inmensa, como es esa, por unas pocas individualidades, generalmente las menos tranquilas, como son los primeros exploradores que salen de su país en busca de aventuras; de ordinario la espuma de las poblaciones acumulada en las ciudades de las costas. Si el testimonio de recientes viajeros al Celeste Imperio es contradictorio, á lo menos la poca experiencia que en Panamá tenemos de ellos, no ha dado hasta ahora motivo para mirarlos con desconfianza. Como su entrada á nuestro país habría de ser muy lenta, tiempo sobrado tendríamos para juzgar de su carácter por nuestro propio juicio, sin tener que guiarnos por opiniones ó preocupaciones ajenas. En el territorio de Panamá, sobre la línea de los trabajos del canal, existen en número de 12,000, según fui informado.

CAPÍTULO XIV

COLONIZACIÓN COLOMBIANA DEL VALLE DEL MAGDALENA

La colonización colombiana del valle del Magdalena. — Poblaciones de las cordilleras que podrían ocupar las orillas del río. — El antioqueño y el socorrano. — Deberían ser precedidas de la ocupación por las razas vacuna y de cerda. — Ejemplo de la colonización del valle del Mississippi. — Para ello hay base en los rebaños de los Estados de Bolívar y Magdalena.

Para la ocupación colombiana de las regiones insalubres del valle del Magdalena se puede contar con dos corrientes distintas. Una, la que puedan suministrar las poblaciones ya establecidas y aclimatadas en la parte baja del río, y otra, la que tímidamente bajaría de las cordilleras Oriental y Central, una vez abiertas vías de comunicación de carácter permanente, desde el interior hasta el Magdalena.

La primera será de muy poca consideración mientras no aumente de un modo considerable el número de habitantes, que no pasa hoy de 120 ó 130 por legua cuadrada en toda esa región, equivalente en superficie á la mitad de todo el valle.

La segunda será lenta pero segura desde el instante en que se vea un camino sólido, provisto de vehículos suficientes para dar seguridad de transportes baratos y rápidos. Dos pueblos dotados de

genio colonizador, situados á uno y otro lado del Magdalena, sólo esperan ese día para dirigir su marcha hacia el gran valle: el antioqueño y el socorrano.

El primero de éstos ha desplegado en los cincuenta años que acaban de transcurrir cualidades en extremo notables para el efecto. Raza fecunda como ninguna otra de la República, sus números son hoy seis veces mayores, á lo menos, que al principiar este siglo (1). Sana, vigorosa, inteligente y emprendedora, ha suplido con el trabajo lo que falta de fertilidad á sus tierras, de suerte que en riqueza general esta sección es la segunda en la República. Bastará decir, en relación con este asunto, que en diez años fueron fundados allí, de 1871 á 1881, trece ó catorce bancos de circulación, establecimientos que hasta entonces eran del todo desconocidos, no sólo en ese Estado, sino en la Nación. Su tipo físico tiene más semejanza con el de los habitantes de las provincias vascongadas en España, que con el de ningún otro grupo de la población de la Península; pero puede bien haberse formado por la similitud de influencias de su región montañosa con la

(1) El censo levantado á fines del siglo pasado dió 97,000 habitantes á la provincia de Antioquia; el de 1808, 106,950; el de 1835, 158,017; el de 1843, 189,531: el de 1851, 244,442; el de 1861 (cómputo), 327,322; el de 1870, 365,874; el de 1882, 463,667; pero además Antioquia ha enviado al Cauca, al Tolima y á Cundinamarca, no menos de 120,000 pobladores, que no figuran en tales censos. El doctor Manuel Uribe Angel, en su *Geografía general de Antioquia,* sólo computa en 25,000 el número de emigrantes al Cauca y al Tolima; pero durante el último viaje que hice al Cauca tuve ocasión de observar que en sólo el Municipio caucano del Quindío, no bajaba de 30,000 el número de antioqueños establecidos allí, y en la falda tolimense de la cordillera Central es quizás todavía mayor el número.

de igual carácter en aquellas provincias, porque el hecho es que los apellidos dominantes de Restrepos, Uribes, Hoyos, Ochoas, etc., no corresponden con los que se encuentran en el señorío de Vizcaya. Movido quizás por la capa delgada de tierra vegetal que se encuentra en las faldas de sus cordilleras, no muestra grande apego al terruño natal, emigra con facilidad en busca de tierras más fértiles, fuera de los límites de su circunscripción política, y ha empezado á poblar las de sus vecinos de Cauca y Tolima; de suerte que, á la vuelta de medio siglo, será quizás el elemento etnológico principal de Colombia.

El tipo socorrano parece tener más relaciones con el catalán. Silencioso, perseverante, económico, infatigable en el trabajo, honrado en sus transacciones, goza, como el antioqueño, de una comodidad mejor distribuída entre las diversas capas sociales, que la que se nota en el resto del país. No es minero como el antioqueño, á lo que quizás deba atribuírse su carácter menos audaz en las empresas; pero en cambio es más adicto á la agricultura y á las manufacturas, de las cuales, en tejidos de algodón, produce probablemente más de un millón de pesos anuales, en pequeños telares de mano. Le son familiares los cultivos del algodón, la caña de azúcar y el arroz, artículos que produce en escala no despreciable, que envía á vender hasta el mercado de Bogotá, á pesar de la distancia de sesenta leguas y de los malos caminos de montaña que le unen con la capital.

Por desgracia, las tierras que ocupa no son de las más fértiles, y aunque á fuerza de trabajo logra ro-

dearse de una abundancia comparativa, se muestra dispuesto á cambiar de teatro de acción en busca de otros más favorecidos por la naturaleza, y aparte de haber enviado no pocos de sus hijos á cultivar las tierras calientes de Boyacá y aun Cundinamarca, es suya quizás, en su mayor parte, una colonia de más de 30,000 colombianos que se ocupa en el próspero cultivo del café en los distritos fronterizos de Venezuela. De este grupo de población salió el primer grito de independencia en 1781, y es probablemente el que en todo el país alimenta un sentimiento democrático más arraigado en las costumbres.

Con un buen camino al Magdalena no tardaría muchos años en extenderse por este valle, para resistir el clima del cual su constitución robusta y su aclimatación en lugares cálidos, le da quizás ventajas sobre el antioqueño, que parece preferir los climas fríos.

La colonización colombiana del Magdalena tendrá, pues, estas etapas :

Primero, ocupación de los últimos estribos de la cordillera sobre el valle, para procurar á los colonos una aclimatación gradual.

Industria pecuaria en el valle, para proporcionar saneamiento á las tierras recién desmontadas.

Formación paulatina de establecimientos agrícolas, sostenidos, principalmente, por trabajadores de raza negra ó amarilla, en los primeros tiempos.

Ocupación lenta, pero constante al fin, por las emigraciones de la Cordillera.

La inmigración europea no se dirigiría hacia el valle sino después de la fundación en él de grandes

ciudades, y acaso pasando primero por una estación más ó menos prolongada en las tierras altas.

Este movimiento de colonización que calculo para el porvenir en el valle del Magdalena, es el mismo ocurrido en la del valle del bajo Mississippi, que tiene más de un punto de semejanza con aquél en lo relativo á clima, condiciones del suelo é influencia de las diversas razas de población en él establecidas. El valle del Mississippi es cenagoso como el del Magdalena, expuesto á iguales avenidas, consagrado á idénticas producciones, ocasionado á unas mismas enfermedades en los meses de primavera y estío, y fué cultivado y poblado por raza africana introducida en grande escala en calidad de esclava.

Daré una muestra de lo que eran su población y su riqueza en los momentos en que principiaba la navegación por vapor, comparándolas con lo que son hoy.

ESTADOS.	Población en		Población en 1880.	Año en que se le recibió como Estados.
Florida.	1830.	34,730	269,493	1845.
Alabama.	1820.	127,901	1.262,505	1819.
Mississippi. . . .	1820.	75,448	1.131,597	1817.
Luisiana	1820.	153,407	939,946	1812.
Tejas.	1850.	212,592	1.591,749	1845.
Missouri	1820.	66,586	2.168,380	1821.
Kansas.	1860.	107,206	996,096	1861.
Nuevo Méjico . .	1850.	61,547	119,565	. . .
Colorado.	1860.	34,277	194,327	1876.
		873,694	8.673,658	

Estas poblaciones, fundadas en lo que al principiar este siglo eran desiertos completos, tenían por auxiliares grandes rebaños de ganado y de cerdos, cuyo movimiento inicial y actual, que tomo de los infor-

mes dignos de crédito de la Oficina de Agricultura de Wáshington, son los siguientes :

ESTADOS	Ganado vacuno en 1830.	Ganado vacuno en 1887.	Cerdos en 1830.	Cerdos en 1887.
Florida	261,085	629,731	209,453	307,051
Alabama	728,015	741,926	1.904,540	1.376,148
Mississippi . . .	733,970	711,813	1.582,934	1.226,689
Luisiana.	575,342	433,465	597,301	573,821
Tejas	330,114	7.109,220	692,022	2.279,082
Missouri	791,510	2.166,712	1.702,625	3.798,799
Kansas	.....	2.223,996	7,314	2.377,561
Nuevo Méjico. .	32,977	1.276,991	.....	19,941
Colorado	.....	1.112,376	.....	23,419
Totales. . .	3.453,013	16.409,233	6.696,189	11.982,511

Como puede verse en los dos cuadros anteriores, el cerdo y el buey son compañeros inseparables del hombre en esas regiones; más aún, son los precursores de éste en la ocupación de las tierras despobladas. Así, para una población de menos de 500,000 habitantes en el valle bajo del Mississippi en 1820 (pues entonces Tejas y Florida no hacían parte de la Unión, ni había población alguna en Kansas, Colorado y Nuevo Méjico), había 3.000,000 de cabezas de ganado vacuno y más de 5.000,000 de cerdos; es decir, seis reses vacunas y diez cerdos por cabeza humana. Y á medida que ésta se aumenta en números, decrece la proporción de animales. En 1887 ya sólo había menos de dos cerdos y menos de una y media cabezas de ganado mayor por cada hombre.

En el valle del Magdalena se pueden computar actualmente por 700,000 de población humana, 2.100,000 cabezas de ganado vacuno y quizás 1.000,000 de cerdos. De las primeras, 700,000 en el Tolima, 100,000

en Cundinamarca, 1.000,000 en Bolívar y 300,000 en el departamento del Magdalena y la Goajira.

El prospecto de desarrollo de la industria pecuaria en el bajo Magdalena es muy considerable. Allí caben perfectamente 3 ó 4 millones de cabezas de ganado, tanto en las dehesas de pasto natural del interior de esos territorios, como en los inmensos pastales de pará que empiezan á formarse en las playas que cubre el río en los inviernos con las semillas de la parte alta arrastradas por las aguas. Tiempo es ya de que nuestro Gobierno piense en el modo de abrirles salida en la exportación hacia las Antillas inglesas, francesas y españolas, por medio de negociaciones diplomáticas. En años anteriores compraban las islas de Cuba y Puerto Rico cerca de 30,000 cabezas por año, que daban $ 1.000,000 á los Estados de Bolívar y Magdalena; pero hoy ha terminado ese tráfico, en parte por altos derechos de importación impuestos por el gobierno español.

Á tiempo que nosotros admitimos libres de derechos los vinos tintos de la Península (en envases grandes) y que se ha concedido en las Aduanas un derecho diferencial de no poca importancia al papel florete español, no sería una pretensión desmedida de nuestra parte una correspondencia de rebajas á la entrada de nuestros ganados en esas islas. Algo pudiera también negociarse con las Repúblicas del Pacífico, para cuando el canal de Panamá esté abierto á la navegación.

CAPÍTULO XV

LA NAVEGACIÓN POR VAPOR

Vehículos del tiempo de la Colonia. — Vida salvaje en el Magdalena. — La poesía de Madiedo. — La independencia de Colombia. — Días solemnes. — Inmigración extranjera notable. — El señor Elbers. — Sus primeros vapores. — Revocación del privilegio concedido á éste. — El señor Francisco Montoya y el vapor *La Unión*. — Las Compañías de Santamarta y de Cartagena. — Nuevos vapores. — La abolición del estanco del tabaco asegura la navegación por vapor. — Reseña acerca de esta medida.

Hasta 1825 el río era sólo navegado por canoas y champanes. Para casos de guerra se empleaban también *bongos*. Como hasta el nombre de estos dos últimos vehículos desaparecerá en breve, daré aquí una ligera descripción de ellos. Era el champán una gran canoa, hasta de 14 ó 15 varas de largo, 2 de ancho y poco más de 1 de profundidad, construída ordinariamente con el tronco de un solo árbol. Cubríasela en el centro, en una extensión de 8 ó 10 varas, con unos aros de madera elástica, sobre los cuales se colocaban hojas de palma en suficiente cantidad para prevenir la entrada de la lluvia y defender de los rayos del sol á los pasajeros. En ese reducido espacio se colocaba la carga, y sobre ella tendíase un cuero

de res, que, con una almohada y una sábana, formaba la cama de aquéllos, tanto casi de noche como de día, pues la naturaleza del vehículo sólo permitía la posición horizontal. Hacia la popa un gran tiesto lleno de rajas de leña servía de cocina, cuyo humo penetraba no pocas veces dentro del espacio cubierto, que no sé si ya se llamaba salón. La capacidad de los champanes llegaba hasta doscientas cargas, ó sea veinte á veinticinco toneladas. Tripulábanle de doce á diez y seis bogas y un piloto, quienes, á la bajada, ayudaban con sendos *canaletes* (remos) la corriente del río, y á la subida lo impelían con el auxilio de largas palancas, á veces complicadas con una horquilla en uno de sus extremos; la palanca se afianzaba en el lecho ó en los bancos de la orilla, y la otra extremidad en el pecho de los bogas, quienes, caminando sobre la cubierta con paso uniforme, unos tras otros, en dirección opuesta á la de la embarcación, la hacían subir con una velocidad de tres y á lo más cuatro leguas por día. En tiempo de crecidas, cuando el fondo estaba profundo y el agua cubría los bancos, la horquilla de las palancas servía para prenderla de las ramas de los árboles y tirar de ellas para hacer subir el champán. Con pequeños descansos se navegaba doce horas en el día, y por la noche, amarrado el champán á algún grande árbol de la orilla, los bogas dormían en la playa ó en alguna choza que acertara á encontrarse. Si ésta faltaba, ó si llovía, ó era insoportable la cantidad de zancudos, los bogas hacían hoyos en la playa, en los cuales se sumergian, ubriéndose con la arena y sin dejar descubiertos más

que los ojos y las narices. Duraba el viaje desde Barranquilla hasta Honda de cuarenta y cinco á sesenta días; á veces más, cuando por insurrección de los bogas había que buscar nueva tripulación en los pueblecillos de las orillas. Era preciso proveerse desde Mompós de los alimentos necesarios, que no pasaban de *tasajo*, manteca, arroz, bollo blanco (hecho de harina de maíz ó de arroz, y tostado luego en el horno), pan de *casabe* (de yuca brava, amasada y tostada al sol) y chocolate. En las casas de las orillas solía encontrarse gallinas, huevos y plátanos. Esto y el pescado cogido en anzuelo ó en atarraya, formaba la única alimentación durante ese penosísimo y largo viaje, cuyo peligro era considerado tan grave, que la generalidad de los viajeros hacía confesión general y otorgaba testamento antes de emprenderlo.

De lo que era la vida del Magdalena dará idea la siguiente poesía del doctor Manuel María Madiedo, leída siempre con admiración y sentimiento profundo, porque pinta la verdad de las escenas poéticas, pero semi-salvajes, de un tiempo todavía muy próximo á nosotros. Estas líneas, que respiran poesía americana, libre á un tiempo de rigidez clásica y de exageración romántica, tendrán para nuestro país, la importancia de un trozo de la Odisea.

AL MAGDALENA

¡Salud, salud, majestuoso río!...
Al contemplar tu frente coronada
De los hijos más viejos de la tierra,
Lleno sólo de tí, siento mi alma
Arrastrada en la espuma de tus olas,
Que entre profundos remolinos braman,
Absorberse en las obras gigantescas
De aquel gran Ser que el infinito abraza.

¿Qué fuera aquí la fábula difunta
De las ninfas de Grecia afeminada,
Al lado del tremendo cocodrilo.
Que sonda los misterios de tus aguas?

No en tus corrientes nada el albo cisne
Sólo armonioso en pobres alabanzas;
Pero atraviesan tu raudoso curso
Enormes tigres y robustas dantas;
Cadáveres de cedros centenarios
Tus varoniles olas arrebatan,
Como del techo del pastor humilde
Las tempestades la ligera paja.

No nadan rosas en tus aguas turbias
Sino los brazos de la ceiba anciana,
Que desgarró con hórrido estampido
El rayo horrendo de feroz borrasca.

Yo veo serpientes que tus aguas surcan,
Cuyos matices á la vista encantan,
Y oigo el ronquido del hambriento tigre
Rodar sobre tu margen solitaria;
Mientras salvaje el grito de los bogas
Que entre blasfemias sus trabajos cantan,
Vuela á perderse en tus sagradas selvas
Que aun no conocen la presencia humana.

¡Oh, qué serían Sátiros y Faunos
Bailando al son de femeniles flautas,
Sobre la arena que al caimán da vida
En tus ardientes y desiertas playas!...
¡Ah, qué serían cerca de los bogas,
Que rebatiendo las calludas palmas,
En el silencio de solemne noche
En derredor de las hogueras danzan;
Acompasados al rumor confuso

De tus mugientes y espumosas aguas,
Que acaso llega á interrumpir no lejos
Del ronco tigre seca la garganta!...

Yo los he visto en una obscura noche
Dando á los aires la robusta espalda,
Sobre la arena que marcado habían
De las tortugas la penosa marcha,
Y del caimán la formidable cola,
Y de los tigres la temible garra.
Yo los he visto en derredor del fuego
Danzar al eco de sonora gaita,
Mientras silbaba el huracán del norte
Sobre tus olas con sañuda rabia;
Yo los he visto juntos á la hoguera
Cavar ansiosos tus arenas blandas,
Y en sus entrañas despreciar el lecho
Del más pomposo femenil monarca.
Aun me figuro que sus rostros veo
Del trémulo relámpago á la llama,
Con los ojos cerrados, cual si fueran
Los despojos de un campo de batalla.

No muy lejos de allí, menos salvaje,
Sobre la arena inculta y abrasada,
El caimán abandona tus corrientes
Y junto al boga, sin temor, descansa.

En vano busca en tu desierta margen
El hombre, que cual débil sombra pasa,
Palacios y ciudades de una hora,
Que derrumban del tiempo las pisadas.

El pescador que en tus orillas vive,
Bajo su choza de nudosas cañas,
Que á nadie manda, ni obedece á nadie,
De sí mismo el vasallo y el monarca;
¿No es más dichoso que el abyecto esclavo
Que entre perfumes sus cadenas carga?...
¡Yo te saludo en medio de la noche,
Cuando en un cielo plácido y sin mancha,
Mira la luna en tus remansos bellos
Su faz rotunda de bruñido nácar!
¡Yo te saludo, nuncio del Océano!
Todo eres vida, libertad y calma;
Y el hombre libre que sus redes seca
En tu sublime margen solitaria,
Como en Edén nuestros primeros padres,
Sólo de Dios adora la palabra.

Tú te deslizas al través del tiempo
Como la sombra de la acuátil garza.
Sobre la faz de tus fugaces olas
Que de los montes á los mares bajan.
En tus riberas vírgenes admiro
La creación saliendo de la nada,
Grandiosa y bella, cual saliera un día
Del genio augusto que tus olas manda.
¡ Corre á perderte en los ignotos mares,
Como entre Dios se perderá mi alma!

Cedros y flores ornan tu ribera,
Aves sin fin que con tus ondas hablan,
Cuyos variados armoniosos cantos
De tus desiertos la grandeza ensalzan.
¡ Yo te saludo, hijo de los Andes!
Puedas un día fecundar mi patria,
Libre, sin par por su saber y gloria,
¡ Y habrás colmado toda mi esperanza!

Pero este aspecto primitivo de nuestro río y de nuestro estado industrial debía pasar pronto. El siglo XIX había empezado á gozar de la serie de prodigios en la locomoción con que Fulton y Stephenson habían de dotar al hombre. El vapor había empezado á sacudir sus alas, y un barco de esta clase había remontado por primera vez las aguas del Mississipi, desde Nueva Orleáns hasta Louisville, en 1817. Seis años después, el Congreso de Colombia concedía privilegio exclusivo por veinte años al señor JUAN BERNARDO ELBERS, para navegar por vapor las aguas del Magdelena. Dos años después, en 1825, el vapor *Santander*, el primero quizás que atravesó las aguas del Atlántico sin velas ni remos (1), pasó la barra de las

(1) En la interesante biografía del señor José María Pino afirma el señor J. T. Gaibrois que desde el año de 1824 había traído el señor Elbers el vapor *Fidelidad*, del cual no tenía yo noticia ó recuerdo. Las que doy sobre este asunto las adquirí por conversaciones con el mismo venerable introductor

Bocas de Ceniza y entró á las aguas del Magdalena.

Esos eran días solemnes para Colombia.

Pocos meses antes, la victoria de Ayacucho había asegurado la Independencia de las repúblicas hispanoamericanas, y pocos meses después la capitulación del valeroso Rodil en el Callao, había puesto el sello á la magna lucha, despejando del suelo americano el último soldado español. Casi al mismo tiempo, Canning reconocía nuestra independencia en la Gran Bretaña, á pesar de la resistencia de la Santa Alianza europea. Hombres distinguidos por su saber y su amor á la libertad, venían á buscar nueva patria entre nosotros. Boussingault, el gran agrónomo francés, Rivero, el doctor Roulin, el doctor Cheyne, Roberto Stephenson, Thomas Fallon, Alejandro Mac-Douall, Tyrrel Moore, Guillermo Wills, se proponían introducir adelantos notables en la explotación de nuestras minas de oro y plata, propagar con su ejemplo el estudio de la medicina, desarrollar el laboreo de nuestras minas de esmeraldas y de sal, darnos ejemplo de la aplicación de las fuerzas naturales á los trabajos agrícolas, estudiar las riquezas todavía vírgenes del suelo intertropical, quizás estudiar el campo para plantear entre nosotros la maravillosa invención, entonces en la cuna, de los

de los vapores en 1851. Pocas personas de tan nobles y filantrópicos sentimientos he conocido en mi vida. Era un hombre hermoso, de fisonomía en extremo benévola, de suavísimas maneras, que había conocido y tratado de cerca á los hombres notables de la independencia. Era, sobre todo, admirador ardiente del almirante Padilla, á quien y al general Mariano Montilla suministró grandes auxilios de dinero para el equipo de la flotilla que tanto contribuyó á la toma de Cartagena, en 1820 y 1821.

ferrocarriles, que habían de transformar el mundo. Á este magnífico prospecto se agregó la introducción de los vapores en la principal de nuestras arterias comerciales, llamada á completar la integridad del territorio nacional, antes unida por débiles lazos de comunicación. Era este progreso el complemento de la independencia : una victoria de tanta magnitud como Boyacá ó Ayacucho.

Para los que hoy contemplamos las dificultades inherentes á esa empresa : la escasez de capitales ; la ignorancia de nuestras poblaciones en las artes mecánicas; la falta de industrias en el interior, que diesen ocupación y fletes á los vapores; la carencia de combustible en las orillas solitarias del río; la ausencia de establecimientos para la reparación del casco y de la maquinaria de los buques; la falta de conocimiento, en fin, del lecho del río y de su adaptación á vehículos de calado dos ó tres veces superior al de los champanes; — la audacia, la perseverancia y el genio desplegados por el señor Elbers, en esos tiempos, nos hacen formar de él una idea semejante en grandeza á la que de Sucre, Páez ó Nariño podemos formar en ese otro teatro de los combates, quizás injustamente preferido por la gloria para discernir sus coronas de inmortalidad.

Esas dificultades eran tan grandes, tan invencibles por los escasos recursos de esos tiempos, que no es de extrañar el mal éxito que al cabo tuvieron los trabajos de aquel titán. Los vapores se varaban, las máquinas se descomponían, y en los primeros viajes, salvo en las épocas de invierno, no ganaban mucha

ventaja sobre los vehículos primitivos. No estaban aún enseñadas por la experiencia las dimensiones exigidas por las vueltas del río, ni la fuerza de las máquinas, ni las formas requeridas para el acomodo de la carga, las máquinas y los pasajeros. En los Estados Unidos mismos esos eran problemas que estaban todavía en estudio, contra los cuales se luchó por largo tiempo, hasta el punto de que hasta hace poco los vapores del Mississipi y del Ohío no tenían una duración de mas de cuatro á seis años.

Al *General Santander* siguió á los pocos meses el *Gran Bolívar*. Ambos buques de origen americano (si no recuerdo mal construídos en Pittsburgo), y de 250 á 300 toneladas, á juzgar por su calado de seis á siete pies. El primero de éstos subió hasta Conejo en sus primeros viajes; pero pronto se adquirió la experiencia de que su calado no le permitía pasar de la boca del Sogamoso, hasta donde el fondo del río es más permanente. Entonces dispuso el señor Elbers que el *Gran Bolívar*, cuya construcción sólida le permitía navegar en el mar, hiciese sus viajes desde Cartagena ó Santamarta, por las Bocas de Ceniza, hasta Barranca, pueblo situado una legua arriba de Calamar; de allí hasta San Pablo, abajo de la boca del río de la Cimitarra, el *Santander* : de este último punto hasta Conejo debía continuar la navegación en champanes, hasta tanto que llegase un tercer buque, el *Libertador*, mandado construír expresamente para subir hasta Conejo, de acuerdo con lo que la experiencia de los primeros meses había enseñado.

Antes de la llegada del tercer buque, el general

Bolívar que, desde junio de 1828 se había declarado en ejercicio de facultades dictatoriales, revocó en 12 de mayo de 1829, sin saberse bien por qué, el privilegio concedido al señor Elbers, y declaró libre la navegación por vapor en las aguas del río. El constructor del vapor *Libertador*, al llegar con éste á Santamarta, dos meses después de la revocación, juzgó más conveniente á sus intereses introducirlo y explotarlo por su cuenta, haciendo con este procedimiento una competencia ruinosa al primer empresario, el cual ocurrió á los Tribunales en protección de sus derechos. Obtúvola, en efecto, dos años más tarde, después de la muerte del general Bolívar y de la derrota de la nueva dictadura encabezada por el general Urdaneta; pero entre tanto los dos primeros vapores estaban ya en ruina, y con ellos la fortuna de su propietario.

De nada le sirvió lo restitución del privilegio : sus recursos estaban agotados, y la experiencia hecha en 1827 para reunir, por medio de una compañía por acciones, el capital necesario, le había probado que faltaba en el país espíritu de asociación.

Con todo, desde 1827 había introducido una máquina de aserrar, algunos instrumentos y carpinteros prácticos, con el designio de armar otro vapor en Barranquilla. Haciendo el último, el supremo esfuerzo, y probablemente probando utilizar la máquina de alguno de los anteriores, logró armar y botar al agua en aquella ciudad, en 1833 (1), otro vapor, al que dió el nombre de *Susana*, que era el de su esposa. Según

(1) El señor Gaibrois dice en el opúsculo citado, que en 1836.

parece, este nuevo ensayo fué también desgraciado, y el río quedó, desde 1833 hasta 1839, surcado tan sólo por botes y champanes.

En 1838 el señor Francisco Montoya logró formar la primera asociación de que yo tenga noticia, destinada á objetos de progreso general, y ella pidió á Inglaterra un vapor de condiciones adecuadas para el río; la experiencia del señor Elbers, y estudios hechos en la navegación por una empresa de botes y champanes, que los principales accionistas sostenían, les dió medios de hacer un pedido bien especificado. Este vapor entró al río en julio de 1839, subió hasta la *Vuelta de la Madre de Dios*, cuatro leguas abajo de Honda, navegó con felicidad hasta 1841 y terminó su carrera en el caño de Papayal, cerca del Banco, en un combate contra bongos de guerra, en noviembre de este último año, á consecuencia de una bala de cañón que hizo estallar las calderas. Merecen ser conservados los nombres de los principales accionistas de la empresa. Son los señores Francisco Montoya, Santos Agudelo, José María Pino, Manuel Abello, Dundas Logan, Julio Plock y otros. El vapor tenía por nombre *Unión*, medía 416 toneladas, y la fuerza de sus máquinas era de 120 caballos.

Quizás hubiera tardado mucho la venida de otros vehículos, si en 1845 no hubiese ofrecido el general Mosquera, al principiar su primer período de mando, conceder un auxilio de $ 100,000 á cada una de las Compañías que en Cartagena y Santamarta se proyectaba formar para navegar el río. La de Santamarta se organizó al fin en 1846, recibió el subsidio prome-

tido, y desde luego, tal vez sin necesidad de aportar capital alguno sus socios, pudo poner rápidamente en servicio los dos vapores : *Magdalena* (17 de julio de 1847), y *Nueva Granada* (18 de septiembre del mismo año). Eran estos vapores de 200 toneladas y podían llevar de 800 á 1,000 cargas en cada viaje.

La Compañía de Cartagena necesitaba invertir una parte de su capital en trabajos para mejorar el canal del Dique, y probablemente por esta causa, sólo hasta 1859 introdujo á las aguas de éste el pequeño vapor *Calamar*, cuya capacidad no excedía de 300 á 400 cargas.

Todavía estaba en problema la navegación por vapor. Las provincias interiores no daban sino muy pocos frutos á la exportación, y los buques bajaban de ordinario casi vacíos; pero en este año ocurrió un suceso que vino á asentar sobre bases sólidas las empresas. Me refiero á la abolición del monopolio del tabaco.

Este artículo sólo había sido producido hasta 1846 con destino al consumo interior, y nunca había pasado la *cantidad producida*, en las tres únicas factorías establecidas en Ambalema, Girón y Palmira, de 35,000 quintales, entre las tres, repartidos así, en el año económico de 1848 á 1849, el último y quizás el de más altos rendimientos en la historia de la renta.

Ambalema.	23,637	quintales.
Girón.	5,933	—
Palmira.	5,164	—
Total.	34,734	quintales.

Las *ventas* para el consumo interior, en el mismo año económico, no habían pasado de 27,000 quintales :

De Ambalema.	20,582	quintales.
De Girón.	2,967	—
De Palmira.	3,288	—
Total.	26,837	quintales.

El espíritu liberal de que se mostró animada la primera administración del general Mosquera (1845 á 1849), cuyo inspirador principal en el Ramo de Hacienda era el señor Florentino González, — en previsión, indudablemente, de la próxima desaparición del monopolio del tabaco, contra el cual venía pronunciándose la opinión pública cada día con más fuerza, — tomó el camino de ensanchar la producción del artículo en otros lugares, como San Gil, Ocaña, Colombaima, Peñalisa y Purificación, en los cuales fueron establecidas factorías nuevas. Y para dar salida á este aumento, que ya superaba con mucho las necesidades del consumo interior, se resolvió autorizar la exportación del sobrante, dándolo en pago, con una ganancia de 50 por 100 sobre el precio de producción, á algunos acreedores públicos, comerciantes en su totalidad.

Con esta medida se creó en la parte alta del valle del Magdalena una nueva industria, cuyos productos estaban llamados á dar alimento á los vapores del río. En el año citado de 1848 á 1849, esta operación suministró, con destino á los mercados extranjeros, un guarismo de 12,590 quintales, procedentes, en sus nueve décimas partes, de las nuevas factorías del alto Magdalena, que, unidos á otra cantidad próximamente igual destinada al consumo de las provincias de la Costa, daba ya un guarismo de 25,000 quintales ó

10,000 cargas á los transportes de bajada desde Honda hasta Nare, Calamar y Barranquilla.

La libertad de cultivo de esta planta venía pidiéndose desde 1834. Los campeones de esta idea, señores doctor Manuel María Quijano y doctor Vicente Azuero, habían luchado en vano contra la prudencia fiscal del general Santander y del doctor Francisco Soto, su secretario de Hacienda. A la verdad, en la Administración del primero de éstos hubiera sido imposible decretarla, en momentos en que acababa de ser abolida otra de las contribuciones principales, legado del sistema español: la alcabala. En las de los señores Márquez y Herrán (1837 á 1845) hubiera sido también poco oportuna después de una rebaja considerable en la tarifa de aduanas, decretada á propuesta del señor Aranzazu, en 1839, y menos en medio de las dificultades originadas por la guerra civil de 1840 á 1842.

En la del general Mosquera (1845 á 1849), la disposición progresista manifestada por éste, animó la de la opinión pública, y después de mucha discusión, al fin aprobaron las Cámaras un proyecto presentado en 1848 por los señores Ignacio Gómez y Rito Antonio Martínez, diputados por la provincia del Socorro, en el cual, á cambio del monopolio que se suprimía, se mandaba cobrar un impuesto de siembra, de $ 2 por cada mil matas. Las ideas liberales del general Mosquera, sin embargo, no llegaban á tanto: hubiera querido él poner su veto al proyecto de las Cámaras; pero, temeroso de la influencia que este procedimiento pudiese tener en la elección presidencial próxima, le concedió su sanción.

Al inaugurarse el Congreso de 1849, con toda lealtal expresó sus temores á las consecuencias que pudiera acarrear esa medida. Más valerosa la disposición del general López, que le sucedió en el mando, no sólo propuso, por conducto del doctor Manuel Murillo, que desempeñaba la cartera de Hacienda, la confirmación de la libertad del cultivo, sino la supresión del derecho de siembra, que hubiera anulado todos los buenos efectos esperados de la abolición del estanco.

Acogió el Congreso este pensamiento de animosa confianza, y sus efectos superaron las expectativas más lisonjeras. La exportación de tabaco tomó un vuelo extraordinario, y el retorno de importaciones colmó en breve con creces, en las Aduanas, el vacío producido por la eliminación de la otra renta.

Es ésta la operación financiera más trascendental en los anales fiscales de nuestro país. De $ 0-90 la arroba á que se pagaba el tabaco á los cosecheros, durante el monopolio, subió el precio sucesivamente á $ 2-50, $ 3-20 y llegó hasta $ 6; con lo cual, las poblaciones productoras ganaron inmensamente en comodidad, subió al triple y al cuádruplo el valor de las tierras y el de los salarios, se extendió el consumo de carne, con lo que creció proporcionalmente el valor de los ganados, y el pedido de éstos condujo al establecimiento de grandes dehesas de pastos de guinea y de pará, suficientes hoy para la ceba de más de 100,000 reses en sólo el valle del alto Magdalena.

Por causas que no conozco bien, pero entre las que sospecho fué la principal la falta de capitales, la

medida no tuvo los mismos efectos en Girón, San Gil, Palmira y Ocaña; pero sí en las llanuras del sur de Bolívar, bajo la influencia de los capitales y espíritu de empresa formados en Barranquilla.

En el año de 1851 á 1852, ya subía el guarismo de las exportaciones de tabaco de esta misma procedencia y de las siembras rápidamente desarrolladas en las llanuras del Carmen y Corozal, en la provincia de Cartagena, á 27,656 quintales, guarismo que, unido al del consumo interior, debía alcanzar á un total de 40,000 quintales ó 16,000 cargas de alimento á los viajes de los vapores en su regreso de Honda á la Costa. Además, la exportación de quinas, principiada con mucha timidez en 1848, daba también al mismo tráfico un contingente de 3,500 cargas más, procedentes de las provincias de Bogotá y Neiva.

El movimiento iniciado no debía detenerse muy pronto; el desarrollo de las industrias de exportación de las provincias interiores, nulo, ó poco menos, hasta 1848, continuó en los 22 años siguientes en la forma que, tomada de datos estadísticos suministrados á la Secretaría de Hacienda en 1871 por los cónsules colombianos de Londres y de Bremen, señores Jaime S. Hart y Ramón Mercado, reproduzco en seguida, como un dato interesante para la historia industrial de nuestro país.

IMPORTACIONES DE TABACO COLOMBIANO

Años.	En Londres, pacas de 5 á 6 arrobas cada una.	En Bremen, quintales.
1850	7,274	1,706
1851	10,457	1,518
1852	18,355	3,041
1853	13,181	11,993
1854	9,493	12,946
1855	8,598	11,834
1856	18,835	41,262
1857	16,799	52,280
1858	13,991	37,405
1859	8,688	44,780
1860	4,092	64,040
1861	3,036	54,512
1862	5,273	87,221
1863	7,947	132,274
1864	12,360	105,380
1865	8,325	73,137
1866	5,031	101,457
1867	5,844	100,457
1868	6,000	112,758
1869	4,643	115,461
1870	12,320	81,525

Á estas cantidades puede agregarse de un 15 á un 20 por 100 por las exportaciones á otros países de Europa, á los Estados Unidos, Venezuela y á las Antillas. Clasificando esta exportación, por procedencias, y siguiendo un procedimiento enteramente empírico, pero susceptible de ser rectificado después, se dividirá así :

Ambalema y demás lugares del alto Magdalena	50 por 100
El Carmen y demás lugares del interior de Bolívar	30 íd.
Palmira y resto del valle del Cauca .	15 íd.
Girón, San Gil, etc.	5 íd.
Total.	100

Reduciendo á quintales el guarismo de *pacas* ó zurrones importados en la Gran Bretaña, obtendremos en los veintiún años á que se refieren los datos, un guarismo total de 1.547,820 quintales de tabaco exportados á Inglaterra y á Bremen, y poco más ó menos 1,800,000 de exportación total, que da un promedio de 86,000 quintales por año. De ellos ha debido salir por el río Magdalena un 80 por 100, ó sea 68,000 quintales, equivalentes á 27,000 cargas anuales. Este guarismo puede aumentarse en un 50 por 100, por la exportación de quinas, café, algodón, maderas de construcción y de tinte, etc., y tendremos un movimiento total á la bajada por los vapores de río Magdalena de 65,000 cargas de á 125 kilogramos cada una, en el período de 1850 á1870.

Las cargas de subida en el mismo período debieron aproximarse á 40,000 por año, de suerte que el tráfico del Magdalena, que en 1827 no estimaba el señor Elbers en más de 12,000, había decuplicado á lo menos, en el espacio de 30 años; pero ese aumento notable se había efectuado principalmente en los 20 últimos, á contar de 1850, fecha en que la navegación por vapor adquirió condiciones de regularidad.

Con posterioridad á 1850 se establecieron en el río las siguientes compañías de navegación por vapor :

En 1851 y 1852 la de los señores Hamburger y Batis, comerciantes colombianos de Barranquilla, que introdujeron los vapores *Honda* y *Barranquilla*.

La Compañía de Santamarta, subvencionada por el Gobierno con $ 80,000 más, introdujo en 1852 el vapor *Manzanares*, de 275 toneladas, uno de los mejores, por sus condiciones de velocidad y poco calado, que han navegado en el río.

En 1854 una compañía inglesa, de la que era jefe el señor John Dixon Powles, nos envió los tres vapores *Estrella*, *Anita* é *Isabel*.

Una compañía americana envió en 1855, en conexión con la empresa del canal del dique de Cartagena, el vapor *Henry Wells*, conocido después con el nombre de *Elena Simmonds*.

Los señores Everett y Brown, de Nueva-York, asociados á algunos colombianos, hicieron armar en Barranquilla, en 1856, los vapores *General Mosquera* (entiendo que con los restos de la maquinaria y del casco del vapor *Nueva Granada*) y el *Bogotá*.

En el mismo año fué organizada entre comerciantes de Barranquilla y Santamarta, y quizás también con el concurso de algunos de Nueva-York, Bogotá y Medellín, la *Compañía Unida de Navegación por Vapor en el río Magdalena*, que subsiste aún (1) y que llegó á tener en las aguas de éste seis transportes de

(1) Se liquidó en 1890 vendiendo sus vapores á la « Compañía Colombiana de trasportes » organizada por el señor Francisco J. Cisneros.

primer orden : el *Cauca*, el *General Mosquera*, el *Santamarta*, el *Antioquia*, el *Elena Simmonds* y el *Bogotá*. Esta Compañía ha tenido en el señor Roberto A. Joy un administrador perseverante, emprendedor y enérgico, bajo cuya dirección se han hecho exploraciones útiles en algunos de los tributarios navegables del Magdalena. Sus primitivos vapores, de los cuales ninguno existe, han sido después reemplazados sucesivamente con el *Vencedor*, digno de su nombre, y cuyas felices proporciones de adaptabilidad al río, sólo el *Mariscal Sucre* ha podido después superar; el *Colombia*, el *Esperanza*, el *Confianza*, el *Montoya*, el *Gaira* (vapor pequeño, á propósito para la navegación de los caños de la Ciénaga de Santamarta), el *Roberto Calixto*, que reemplazó al anterior y desempeña sus funciones en tiempo de seca entre Nare y Honda, etc.

El señor Alejandro Weckbecker ha sido uno de los más útiles, patrióticos y desinteresados empresarios de vapores en este río. Empezando por un pequeño vapor que llevó su mismo nombre, y que fué el primero en subir el salto de Honda y navegar en el alto Magdalena hasta Ambalema, siguió con los buques *Alemania* y *América*, y concluyó con el *Werder* y el *Moltke*; el último de los cuales empleó en 1873 y 1874 en la exploración del alto Magdalena hasta Neiva, y del Saldaña hasta el *Paso del Gusano*, rompiendo á su paso los peñones que formaban chorros impetuosos y lugares llenos de peligro, aun para las balsas y canoas. En esta operación prestó el señor Weckbecker un servicio que no debiera ser olvidado, pues en ella fué víctima de su consagración, quedando inútil el *Moltke*

para nuevo servicio. Tengo entendido que el señor Weckbecker, con el vapor de este nombre, fué el primero que en 1859 ó 1860 navegó los caños de la Ciénaga, desde Santamarta hasta Barranquilla, abriendo así la navegación del caño de *Cuatro Bocas*.

Las diversas empresas que han tomado á su cargo la limpia y navegación del brazo del dique de Cartagena, han sostenido también en diversas épocas vapores pequeños para mantener el tráfico del interior de la República por la vía de la invicta Calamar; y entre ellos, aparte del *Calamar* que ya mencioné, recuerdo los nombres del *Ogden*, el *Totten*, el *Sofía-Esperanza*, el *Albión*, el *Rafael Reyes*, el *Rafael Núñez*, el *Cartagena* y el *Pedro Vélez*, estos tres últimos con el concurso, según entiendo, de la Compañía inglesa de Vapores de la línea *Atlas*.

La casa colombiana de Vengoechea y González, de Barranquilla, fundó á sus solas expensas, en 1862 y 1863, otra línea compuesta de los nombrados *Tequendama*, *Vengoechea* y *Tairona*, este último de dimensiones adecuadas á los caños de la Ciénaga. El *Vengoechea* hizo en su segundo viaje de subida el más rápido de que tengo noticia, en 5 días y 4 horas de Barranquilla á Caracolí, en 1866. El señor Pedro R. Vengoechea introdujo luego el *Francia-Elena*, que naufragó en su primero ó segundo viaje al bajar de Honda, arriba de Nare. Este era uno de los buques de más porte que han navegado el río.

En 1877 el infatigable y atrevido empresario cubano señor Francisco J. Cisneros, con el objeto de proporcionar oportuno y económico transporte á los ma-

teriales de sus contratados ferrocarriles de Antioquia, La Dorada y Girardot, trajo de Inglaterra, con la poderosa ayuda de los señores Stephenson Clarke y C.ª, tres vapores de acero, de adecuadas proporciones: el *Stephenson Clarke*, el *General Trujillo* y el *Inés Clarke*. Posteriormente, para continuar la navegación en el alto Magdalena, subió á esa sección del río los vapores *Tolima*, *Emilia Durán* y *Carmen Cisneros*, y para ensanchar sus operaciones en la parte baja, reconstruyó y puso otra vez en servicio el *Francia-Elena*, con el nombre de *María y Emma*, y el pequeño vapor *Magdalena Cisneros*. Sus tres primeros buques han estado empleados durante algunos años en el servicio del correo de la Costa, con los cuales ha regularizado los viajes de una manera antes desconocida.

Las Compañías *Alemana* é *Internacional*, fundadas, la primera por los señores Hoenisberg y Wessels, y la segunda, por los señores Hoyer Hermanos y David L. Penha, en 1869, ó antes, y 1870, han traído al país también varios buques de muy buena calidad : entre ellos el *Simón Bolívar*, que recibía á bordo cerca de 3,000 cargas, el *Bismarck*, el *Anita*, que acaba de naufragar, y el *Mariscal Sucre*, que se dice ser, por su fuerza, su economía de combustible, su gran capacidad y poco calado, y su comodidad para los pasajeros, el mejor de los vapores que ha remontado las aguas de nuestro río. Pareciera que á su ilustre nombre está encadenada la fortuna.

Los señores López y Navarro, entiendo, han tomado á su cargo la resolución del problema de navegar el río Lebrija, hasta algún punto más cercano á Buca-

ramanga, con dos pequeños vapores: el *Lebrija* y algún otro: se dice que ellos han hecho también exploraciones valiosas en el Cesar, que se juzga navegable hasta arriba de la Ciénaga de Zapatosa, y en el Carare, el cual, según he visto en el interesante opúsculo biográfico sobre el señor José María Pino, anuncia el señor J. T. Gaibrois, se proponen remontar con un vaporcito pequeño hasta la confluencia de los ríos Horta y Minero, 30 ó 40 leguas arriba de su desembocadura, y notablemente cerca de las importantes poblaciones de Vélez, Moniquirá y Suaita.

Algunos comerciantes de Ocaña y Bucaramanga, asociados en la *Compañía Santandereana*, repararon los vapores *Barranquilla* y *Vengoechea*, y con los nombres de *El Santander* y *El Libertador*, formaron una línea que navega exclusivamente entre Bodega Central, cerca de la boca del Lebrija, Puerto Nacional y Barranquilla, dando transporte barato al café, el cacao, los cueros y el azúcar de la cordillera de Ocaña y de los valles altos de Bucaramanga.

El ciudadano americano señor Rappin introdujo en 1884 el vapor *Neiva*, destinado primero al alto Magdalena, al que debían seguir otros dos á propósito para esa sección. Desalentado quizás con la falta de carga, que la caída del tabaco y de la quina en Europa ha ocasionado en ella, ni ha traído los dos nuevos buques, ni prosiguió allí sus viajes, y hoy navega entre Honda y Barranquilla.

El señor Federico Pérez Rosa, antiguo navegante del Magdalena, parece estar formando una nueva línea de pequeños vapores, para servir el tráfico

local de los pueblos y de los colonos ribereños, y recoger á su paso todos los productos comerciales de los bosques y de las pequeñas labranzas, como son el palo mora, la tagua, el cedro, el guayacán, el caoba, las pieles de los animales del monte y de los caimanes, el pescado, etc.; empresa que, aparte de los provechos que ofrece á los empresarios, será mucho más beneficiosa para los pobladores de las orillas del río, á quienes estimulará en sus trabajos y llevará los recursos de que hoy carecen. Esa empresa merecería ser subvencionada por el Gobierno con alguna suma, en obsequio de esos valerosos colonos que afrontan hoy no sólo la malaria de riberas pantanosas, sino el dolor profundo de la soledad.

El primero de estos vapores lleva el nombre de *María Fernanda.*

Así pues, en los sesenta y cuatro años corridos desde que principió la navegación por vapor, han entrado al río unos setenta buques, seis de ellos en los primeros veinticuatro años, y el resto en los cuarenta restantes. Avaluados unos con otros á $ 36,000, tenemos $ 2.500,000 en gastos de primera adquisición, y se puede calcular en otro tanto los de almacenes, diques, talleres de reparación y mobiliario. El servicio prestado al país representa centenas de millones.

No debe ser perdido el nombre de los nacionales y extranjeros que han concurrido á este resultado. Además de los mencionados, recordaré el de los siguientes :

El capitán James D. Williamson, que condujo desde Cork, en Irlanda, hasta Santamarta, el vapor *Unión,*

en mayo de 1839; operación considerada en extremo peligrosa y difícil.

El piloto Encarnación Capelo, del mismo vapor, tiene reputación de haber sido el mejor en su clase, por su conocimiento del río, serenidad, firmeza de carácter y habilidad en su profesión, *que ha existido en el Magdalena.*

Los capitanes William Chapman y Henry Beckman, de los vapores *Magdalena* y *Nueva Granada*, repitieron la hazaña del capitán Williamson, trayendo desde Nueva York sus respectivos vapores. El capitán Chapman, muy popular en el Magdalena por su benevolençia general y buen trato á los pasajeros, sirvió también mucho con su experiencia acerca de las peculiaridades del río, para dirigir en los Estados Unidos y en Inglaterra la construcción de buques más adecuados á las exigencias locales.

Los señores Juan Manuel Arrubla, Raimundo Santamaría, Luis Montoya, Pedro Mosquera, A. Torres y Rafael Álvarez, fueron las únicas personas que se atrevieron á tomar acciones en la primera Compañía de navegación organizada por el señor Elbers en Bogotá en 1827.

Los señores Francisco Montoya, en primera línea, Manuel Abello, José Antonio Cataño, Santos Agudelo, José María Pino, Joaquín y Manuel Julián de Mier, Evaristo Ujueta, Pedro Díaz Granados, Lázaro María Herrera y Juan Antonio Gómez, primeros fundadores de la *Compañía Unida* de Santamarta en 1846, compañía que aún exista, á pesar de tantas vicisitudes.

Los señores Manuel Marcelino Núñez, Pedro Maciá, coronel G. M. Totten, Francisco de Zubiría, Antonio Rodríguez Torices, Senén Benedetti y José Pablo Rodríguez de la Torre, primeros organizadores de la Empresa de canalización y navegación por vapor del dique de Cartagena. Entre éstos el coronel Totten merece mención especial, por haber sido el ingeniero que ejecutó los primeros trabajos serios en la limpia de ese brazo del Magdalena, el constructor y administrador, durante los primeros veinte años, del ferrocarril de Panamá, y uno de los primeros empresarios del ferrocarril de Girardot en los Estados Unidos, en tentativas que fracasaron á causa de las guerras civiles de 1875 y 1876. También fué presidente de la comisión técnica organizada por Mr. de Lesseps en 1880 en Panamá, para determinar la línea de Canal Interoceánico por la vía de esa ciudad.

El señor Carlos H. Simmonds, no sólo montó por su sola cuenta el vapor *Elena Simmonds*, sino que fué siempre accionista en estas empresas, durante su residencia en Santamarta; fué el comerciante más activo, emprendedor y liberal en las negociaciones que tuvo la Costa Atlántica; en la que impulsó poderosamente todos los ramos posibles de trabajo útil; y acaba de introducir el primer vapor que ha navegado las aguas del Alto Cauca. No he conocido persona en quien se vean en tan alto grado ligadas la actividad en el trabajo con el desinterés y la generosidad más caballerosos, sobre todo en los asuntos de interés general.

Al señor Franciso Montoya no sólo se debe la

introducción del vapor *Union*, en 1839, y el del *Patrono*, en 1856, sino el fomento más decidido á todas las empresas de exportación, y en especial al gran desarrollo del cultivo del tabaco en Ambalema, de 1848 á 1856. Después de allegar la fortuna más considerable en este país, y de fundar en Londres una casa colombiana que conquistó allí simpatías y respeto, contratiempos ocurridos en sus negocios de Europa dieron término desgraciado á los esfuerzos de su laboriosa carrera.

Puesto que he dado especial atención á la industria del tabaco como verdadera fundadora de la navegación por vapor, séame permitido recordar que el general Joaquín Posada fué el primer iniciador de la exportación de este artículo en 1834, año en que llevó á Londres las primeras pacas del nuestro. Como de ordinario sucede, ese primer ensayo fué desgraciado, ya por no ser conocido el aroma especial de Ambalema, ora por la defectuosa preparación en andullos que imponía el monopolio, y que fué causa de que las hojas resultasen rotas é inútiles para emplearlas como capa de los cigarros.

Vivamente siento ignorar el nombre de los capitanes de los vapores *Santander* y *Gran Bolivar*, los primeros que atravesaron el Océano y navegaron en nuestro río; ojalá que algún día logremos salvarlos del olvido.

CAPITULO XVI

VIAJE POR EL MAGDALENA. — HONDA

La vista del río. — Mejoras en el tránsito introducidas por el ferrocarril de la Dorada. — Honda antes del terremoto de 1805. — El ferrocarril de la Dorada. — Sus proyectistas.— Aspecto de la población.— El clima del río.— La bajada.— Puerto Niño. — Buenavista. — Nare. — Puerto Berrío.

Como se ha visto, el Magdalena y sus vapores constituyen, á mi modo de ver, el primero de los intereses materiales de Colombia, y puesto que íbamos á viajar por él parecía justo que tuviésemos una ligera idea de las esperanzas y de los beneficios que nos unen con su majestuosa corriente. En obsequio de esta idea espero que se me perdonará la tal vez fastidiosa disquisición que precede.

Nunca he llegado á las orillas de este río sin experimentar á su vista una sensación de respeto y simpatía. Cuando por primera vez lo conocí recibí tan sólo una impresión de grandeza y de fuerza con el volumen de sus aguas y el movimiento incesante de sus ondas hacia el mar. Después, cuando pude recapacitar en el servicio que nos presta, en el vínculo de unión con que liga todas las partes de nuestro territorio, en su relación con todo lo que es progreso y

vida nacional, en las esperanzas que de ligarse con él fincan todos nuestros pueblos, — lo he mirado siempre como una divinidad protectora que guarda el secreto de nuestro destino : á su presencia he sentido despertarse en mi alma algo como sentimientos de veneración y amor filial, y nunca, al embarcarme en él, he dejado de sentir alegría y aun orgullo. Los que habitamos en el corazón de las altas montañas, habituados al obstáculo que para movernos nos oponen sus formidables barreras, sentimos, al vernos en la ribera de ese gran río, que para nosotros se abre ya sin estorbos la distancia infinita, y un soplo de libertad viene á alegrar nuestras almas.

Llegaba á la playa de Arrancaplumas, en donde en otro tiempo hubiera necesitado esperar la llegada de una canoa para atravesar el río con incomodidad y no sin peligro. Ahora ya encontré allí una barca en la que pueden pasar cargadas las mulas, y, con desahogo relativo el pasajero, en sólo dos ó tres minutos. Ya Honda no es, como en otro tiempo, *la ciudad de las dificultades;* ya no es necesario pasar en hombros humanos la Quebrada Seca; ya no es preciso esperar la llegada de mozos de cordel para transportar á la posada, con grandes gastos, la montura y el equipaje. Un ferrocarril recibe al viajero en la orilla del río y lo transporta cómodamente al centro de la ciudad.

Era ésta hasta principios de este siglo un centro comercial de primer orden. Como lo atestiguan todavía con lenguaje mudo, pero de solemne tristeza, sus grandes ruinas, no menos de 20,000 habitantes debían

de dar en otro tiempo animación y vida á sus calles; estrechas y llenas de almacenes al pie, levantadas en anfiteatro sobre la colina rocallosa, que la embaraza casi desde la orilla del río, espaciadas y cómodas en la meseta que la domina hacia el occidente. El río Gualí, que baja de la cordillera Central, la divide en dos partes, iguales probablemente, en otro tiempo, hoy mucho más poblada la del costado derecho ó sur, en donde quedan más habitaciones en pie, sin duda porque la conmoción subterránea que la destruyó encontró resistencia á sus vibraciones en la durísima roca que la sostiene hacia ese lado. Los escombros de grandes lienzos de paredes de cal y canto, de grandes arcadas de granito de sus conventos, los árboles centenarios que surgen de entre las ruinas, los restos inconmovibles de los estribos de un gran puente, volcados hoy sobre el torrentoso Gualí, — todo demuestra que esa ciudad, destruída por un espantoso terremoto el 16 de junio de 1805, á las once de la noche, era no menos rica y poblada que Cartagena y asiento de más riqueza comercial que Bogotá.

Era tal el letargo en que vivían nuestros padres bajo el ala paternal de la metrópoli española, que no ha quedado una descripción, aun la más somera, de esa catástrofe. Un periódico fundado en 1791 en Bogotá por el entonces bibliotecario, señor Manuel del Socorro Rodríguez, natural de Cuba, el *Papel Periódico*, había suspendido su publicación algunos años antes, y otro fundado tres años después del terremoto, por el nunca bien lamentado patriota y mártir, Francisco J. de Caldas, tampoco publicó noticia alguna

acerca de ella. Las únicas que conservo son las que cincuenta años ha alcancé á oír allí mismo á uno de los últimos testigos presenciales de ese acontecimiento, el señor Pablo Crespo.

Según él, Honda era la residencia principal de los comerciantes españoles que hacían para el interior del Nuevo Reino introducciones directas de la Península; algunos de los cuales, decía el señor Crespo, no reputaban bueno el día en que sus ventas no alcanzaban á mil pesos al contado. Ambas orillas del Gualí estaban cubiertas de magníficas huertas y jardines, detrás de los cuales se levantaban espléndidas casas altas de azotea, provistas de abundantes y frescas fuentes, residencia de esos afortunados magnates. Las corporaciones monásticas, numerosas y ricas, elemento dominante de la vida social en esos tiempos, habitaban en grandes conventos y hacían fiestas religiosas de mucha pompa y magnificencia. Árboles coposos, frutales magníficos, palmeras elevadas, mantenían por dondequiera una agradable sombra á los ardores del clima. Numerosos esclavos servían en las casas, manejaban las recuas de mulas y cultivaban los campos. Detrás de Honda, al pie de la Cordillera, á seis leguas de distancia, demoraba la ciudad de Mariquita, Real de minas, adonde afluían y eran beneficiados los minerales de la cordillera Central, sirviendo además como lugar de veraneo para las familias de Honda. Era esta otra ciudad de no menor importancia, cuyas calles ostentaban caños profundos de piedra labrada, que alcancé á ver, por donde corrían abundantes acequias para proporcionar aseo á las habitaciones y riego per-

manente á sus deliciosos jardines. Á juzgar por la extensión de las ruinas, esa ciudad cubría media legua de largo por una milla de anchura, y la abundancia de almendrones, caimitos, aguacates de la mejor variedad que he visto en todo el país, mangos y otros árboles raros, entre ellos tres ó cuatro canelos, cuya introducción atribuía la tradición oral á don José Celestino Mutis, daban testimonio de la opulencia de sus moradores, y de que el número de ellos no debía bajar de 12 à 15,000.

Recomponiendo en la imaginación lo que debió de ser Honda, tanto por lo que es hoy como por las descripciones del señor Crespo, al viajero procedente de Bogotá que la contemplase desde el peñón opuesto de Pescaderías, debería presentársele como una de esas mágicas ciudades moriscas levantadas hace cinco ó seis siglos en las faldas de la Sierra de Málaga, bajo el cielo azul de las riberas del Mediterráneo : un caserío oculto entre el follaje, coquetamente adornado por la copa estrellada de las palmeras, desordenado y como desvestido para tomar el baño debajo de las ceibas á la orilla del río; alineado en gradería de azoteas sobre las colinas, como en medio de los jardines suspendidos de Babilonia; perdiéndose entre el denso follaje del rumoroso Gualí, y coronado en la cumbre de los collados por la imponente masa de los conventos, asilados siempre al pie de las altas torres de sus iglesias. Creería uno oír la voz confusa y varia de las chusmas, el relincho de los caballos, el repique de las campanas en lo alto de las torres y hasta las voces del *currulao* y del bambuco, desprendiéndose de las cuer-

das de la bandola, á compás de los golpes del tamboril. Ese ruido cesó : en vez de esas voces de vida, se oyó de repente un rumor de cadenas arrastradas sobre el pavimento; un trueno sordo repercutió bajo la mansión de los hombres, quienes sintieron un desvanecimiento semejante al mareo, y antes que nadie se diese cuenta de lo que pasaba, paredes y techos se desplomaron sobre los míseros moradores, dejándolos aplastados en gran número. Muy pocas casas quedaron en pie; quizá 10 ó 12,000 personas hallaron la muerte entre Honda y Mariquita; cesó por muchos años, tal vez por siglos, el rumor de la actividad comercial, y sobre la grieta de los muros que antes abrigaban al hombre, se engarzan hoy las raíces de los caracolíes, que levantan sus copas y extienden sus brazos como para ocultar á los hijos el espectáculo de la funesta ruina de sus padres. En lugar de esas visiones de movimiento industrial y esperanza y placer, el espectáculo actual inspira ideas lúgubres. Madiedo, el poeta del Magdalena por excelencia, describió así la impresión que allí se siente á la luz de la luna :

De los cielos la bóveda inmensa,
De las olas plateadas el ruido,
El silencio del mundo dormido
Y del céfiro el blando gemir;
Al incierto rumor de la hierba
Que en las ruinas tan triste se mece,
De la muerte la voz me parece
Que en sus brazos me llama á dormir.

Aun no se ha levantado Honda de la postración á que la redujo el terremoto; pero se levantará de su sueño de ochenta años á la voz de la locomotora que ya re-

suena entre sus escombros. El desnivel del lecho del Magdalena, que interrumpe allí la navegación, ha dado pie á la construcción del ferrocarril de la Dorada, prolongado hoy desde la parte superior de los chorros, frente á la ciudad, hasta Yeguas, cinco leguas abajo, y se prolongará por dos más hasta el pie de la Vuelta de Conejo. Los vapores del alto Magdalena atracan en Arrancaplumas, en el punto en donde principia el ferrocarril, y los del bajo río llegan sólo hasta Yeguas. Así, este anillo de hierro liga las dos partes del río y mantiene una comunicación cómoda entre Neiva y Barranquilla, ciudades que distan entre sí trescientas leguas. Este ha sido, pues, un gran progreso, que conservará para Honda la importancia de punto de escala obligado en la navegación, aun cuando la construcción de otro camino hacia el interior de Cundinamarca le pueda arrebatar más tarde el comercio de tránsito de esta última región.

Aunque vagamente se había hablado de la idea de un ferrocarril entre Honda y la playa de Caracolí, al señor Nicolás Pereira Gamba corresponde el honor de haber dado los primeros pasos prácticos y hecho los primeros sacrificios para darle principio. Él trajo de Inglaterra en 1873 al ingeniero Mr. C. D. Roberts, quien levantó el trazo de un ferrocarril desde Honda hasta la boca de la quebrada de Perrera, abajo de Conejo y calculó su costo en $ 1.500,000, guarismo que asustó á los capitalistas ingleses con quienes aquél estaba en relación. El señor Pereira proyectaba en un principio tan sólo un ferrocarril de una legua hasta Caracolí y un puente sobre el río Magdalena; pero

Mr. Roberts juzgó que en esa pequeña distancia sería la obra muy costosa y no alcanzaría á cubrir el tráfico los intereses del capital y los gastos de servicio y con servación de la obra, por lo cual extendió el proyecto nueve leguas más abajo. Luego, en 1881, el doctor Pío Rengifo, en unión de Mr. Modica, ciudadano americano, tomó á su cargo la empresa, en relación con una casa americana, y otro ingeniero, Mr. Wheeler, rectificó el trazado, acopió durmientes, pidió rieles, y hubiera empezado la construcción, á no haber quebrado la firma de quien los empresarios esperaban los primeros recursos; de suerte que los gastos ya impendidos quedaron á cargo del doctor Rengifo, arrebatándole una modesta fortuna laboriosamente acumulada. En 1883, en fin, tomó la empresa á su cargo el señor Francisco J. Cisneros, quien, con la actividad norteamericana que lo distingue, en poco más de un año construyó las catorce millas que hoy existen, auxiliado con $ 4,200 por kilómetro con que contribuyó el Gobierno general; pero con un desembolso total de cerca de $ 700,000, es decir, de $ 150,000 por legua. No había transcurrido un mes después de inaugurado ese proyecto, cuando una avenida simultánea, y sin precedente, del Gualí, el río Perico y el Guarinó, se llevó en una noche el puente de hierro de este último río y los de madera de los dos primeros. Súpolo en Barranquilla, en viaje para Europa, el señor Cisneros, y regresando en el acto, con un trabajo de veinticinco días con sus noches, repuso sobre burros de guayacán sumamente sólidos, el puente de Guarinó, levantó de nuevo los otros dos y continuó y ha continuado sin

interrupción el tráfico hasta el día. Un mes más tarde estalló la guerra civil, los beligerantes tomaron sucesivamente para el transporte de tropas y elementos de guerra, los vehículos; los cuales, así como la línea misma, debieron su salvación al tacto de mundo y habilidad del empresario. Habiendo suspendido el Gobierno la subvención ofrecida, la prolongación de la obra está también en suspenso; pero en el estado actual presta un servicio de mucha consideración evitando á los vapores la subida de los chorros que se encuentran desde Yeguas hasta Caracolí, proporcionando una rebaja notable en el aseguro de las mercancías y acelerando el viaje á los pasajeros. Hoy pertenece este ferrocarril, que su constructor no pudo conservar, al señor J. J. Ribón, negociante colombiano establecido en París.

Es de esperar que en breves años se prolongue al sur, en busca de las minas de la cordillera Central, quizás hasta Girardort é Ibagué, y no es imposible que, extendiéndose veinticinco ó treinta leguas hacia el norte, se ligue con el ferrocarril de Antioquia en las vegas del río Nus, y una por el vapor las dos ciudades de Bogotá y Medellín. Con diez años de paz se vería muy próximo ese resultado, que hoy nos parece muy distante.

La extensión hacia el sur, hasta Mariquita ó Santana, será también la señal que determine á los comerciantes de Honda y de Manizales á construír un buen camino para cambiar las producciones de sus respectivas comarcas. Manizales puede introducir con mucho mayor ventaja por la vía de Honda las mercancías

extranjeras que hoy recibe por la de Puerto Berrío y Medellín, por donde tienen que describir un rodeo de setenta y cinco leguas, y por ahí podría también encontrar salida para el café que produzca en los fértiles valles y laderas del Chinchiná y el Otun, del Guacaica y el Tapias.

Honda será, pues, siempre un lugar comercial importante. Hoy, sin embargo, parece vivir trabajosamente. Como punto estratégico á causa de sus conexiones con el Alto y Bajo Magdalena, con Antioquia y con Bogotá, está particularmente expuesto á las violencias de las guerras civiles, y esto es, sin duda, lo que ha hecho decrecer su comercio, en otro tiempo importante, del cual se han retirado, en los últimos años, casas importadoras que sostenían un movimiento notable. El Ferrocarril y la barca ejecutan hoy los trabajos antes desempeñados por los comisionistas, arrieros, mozos de cordel y bogas; sus calles carecen de animación, y sus almacenes parecen tan sólo ocupados á medias.

Una población distinta en el color, las costumbres y los alimentos, de la que habita las montañas, se encuentra allí. La raza mezclada de blanco y africano prevalece; el castellano se habla con un dejo prolongado sobre el final de las palabras; las formas angulosas y secas y el color pálido-amarillento, llamado vulgarmente *jipato*, se nota en las mejillas de los blancos, en lugar de la carnación redonda y rosada de las gentes de tierra fría; hay menos amabilidad en las maneras y bastante más altivez en las fisonomías. Ya no se ven la papa, ni las habas, ni las arvejas, ni la

chicha de las tierras altas; trasciende el olor á pescado; el plátano, el arroz, el ñame y la yuca son los alimentos principales; el aguardiente es casi la única bebida estimulante de la clase trabajadora, y el traje de color negro ó gris, usado en el interior, cede el puesto al de blanco y rojo, preferidos por el gusto africano ó exigidos por el calor del clima. En lo general esas poblaciones del Magdalena parecen mejor alimentadas que las de las montañas: el maíz hace las veces del trigo, el cual, por un fenómeno que no acierto á comprender, se consume desde Guadas, de procedencia norteamericana, en mayor cantidad que el de la sabana de Bogotá.

Los agricultores de la altiplanicie no han hecho hasta ahora un solo esfuerzo por extender el radio del consumo de sus trigos hacia el Magdalena, en donde pudiera encontrar salida para algunos miles de cargas al año. Una asociación de los productores pudiera repartir entre cuarenta ó cincuenta personas el gasto de algunos ensayos, que no seria gravoso para ninguno y abriría el camino á cambios fecundos; por ejemplo, con el pescado de aquel río, que sólo en cuaresma, y á precios exorbitantes de 40 á 50 centavos la libra llega á esta ciudad.

El clima de Honda y el de todo el Magdalena, á bordo de los vapores, es perfectamente sano: la fiebre perniciosa, ó tal vez la amarilla, es casi desconocida, y suelen confundirse con ellas las insolaciones causadas por exceso de exposición á los soles ardientes de esa región, en personas poco acostumbradas á esas influencias. Para conservar buena salud basta preca-

verse del sol en las horas medias del día, mantener abrigo moderado durante la noche, y evitar los excesos de la comida y de bebidas alcohólicas. Stanley, el famoso descubridor africano, opina también que el uso de frutas conservadas en vinagre es funesto en los climas africanos, con los que los nuestros del Magdalena deben tener bastante analogía, bien que aquí el calor es más moderado que allá. El uso del catre de lona, sin el aditamento de una estera de *chingalé* y una frazada de lana, suele ser dañoso, porque durante le noche se producen enfriamientos en la temperatura, que, sin suficiente abrigo, pueden ocasionar fiebres. El café negro al levantarse de la cama es una precaución higiénica muy saludable; también lo es el empleo del jugo de la naranja agria con la sopa ó con la carne, á la cual comunica un sabor agradable. Las carnes y pescados conservados en latas, los mangos, el plátano crudo, la patilla, el aguacate y el melón deben proscribirse. El agua de panela fría, llamada en algunas partes de Venezuela *Agua-Páez*, es una bebida refrescante y sana, de la cual, sin embargo, no debe abusarse. Las personas acostumbradas en tierra fría al uso de ropa interior de lana, deben conservarla en el Magdalena, porque las dos terceras partes de los casos de fiebre tienen su principio en un enfriamiento ó en una indigestión. El baño de fricción con agua y alcohol es muy conveniente para las personas de salud delicada. Al sentir pesada la cabeza y perezoso el cuerpo, debe tomarse un laxante ligero tres ó cuatro horas después de almorzar ó de comer. En caso de fiebre, y en ausencia de médico, es bueno tomar

un purgante ó un vomitivo, beber limonadas, frías ó calientes, y tomar quinina, al declinar la fiebre, en dosis de seis á diez granos. Esta es la experiencia vulgar.

Muy agradable es el viaje de bajada en los vapores del Magdalena. Á diferencia de lo que sucede en países más civilizados, — en donde, á menos de introducción especial, no hay comunicación alguna entre los pasajeros, — entre nosotros, un cuarto de hora después de comenzado el viaje principia la conversación general, y á pesar de la ausencia de etiquetas y formalismos, reina en las relaciones no poco de benevolencia y cultura. Si hay señoras y niños es doble la garantía de que reinarán atención, respeto y buen humor durante el viaje.

Á las 9 de una mañana fresca y despejada emprendimos el nuestro.

El vapor se desprendió de la orilla en busca de la mitad del río, giró lentamente sobre sí mismo para poner la proa en dirección de la corriente, dió un largo pitazo como anuncio de su partida, y empezó su marcha majestuosa hacia el mar. Pronto se perdieron de vista la playa y el peñón de Caracolí, y el paisaje cambiaba con frecuencia, á medida de las vueltas frecuentes del río, estrechado por las líneas de contrafuertes de las cordilleras Central y Oriental. Estas cordilleras tienen aspecto de haber estado unidas aquí y sido después rotas por las aguas del Magdalena, que en otro tiempo debieron de correr en un lecho más elevado, según parece observarse en los es-

tratos de sus bancos á una y otra orilla. De trecho en trecho se ven humildes chozas de leñadores acompañadas de pequeñas plataneras y de algunos árboles frutales, en la orilla de los barrancos por donde desaguan las lluvias del invierno solamente, pues esas sabanas altas, sobre todo del lado cundinamarqués, son escasas en aguas corrientes, y por lo mismo poco adecuadas á la agricultura. En la ribera tolimense ú occidental parece más fértil el suelo, cubierto á trechos de gramíneas, quizás no muy suculentas, á juzgar por el aspecto desmedrado de los pocos ganados que pacen allí.

El horizonte es estrecho y tiene por rasgo dominante la forma rara de los peñones de *Guarinó* y del *Golilludo;* semeja éste la cabeza y el cuello de un hombre adornado con una gran golilla de las usadas en el siglo XVI en la corte española. Al llegar á Conejo las cordilleras se separan, el valle se ensancha, y los tendidos en que el río conserva una dirección recta son de más extensión. En cuarenta y cinco minutos recorrimos las cuatro leguas que separan á Yeguas de Caracolí, y en veinticinco las dos leguas restantes hasta Conejo.

La vegetación de las orillas del río cambia de aspecto, según que en ellas ha habido cortes de leña para los vapores ó no. La vegetación primitiva se compone en lo general de tres líneas distintas. 1.ª platanillo, caña brava y sauces pequeños: 2.ª guarumos, balsos, guaduas y payandés; 3.ª ceibas, caracolíes, cauchos, capoticos y palmas reales. Más hacia el interior, en los lugares altos y secos, principian

los árboles de corazón, como el guayacán, el diomate, el cumulá, el aceituno, etc. En las orillas que han sido desmontadas, y por consiguiente ocupadas por el hombre, dominan el guásimo, el gualanday, la palma de coco, el mango, el ciruelo, y á las veces el árbol de pan: todos ellos alimenticios ó medicinales, sobre todo el guásimo y el gualanday. Útil el primero por las propiedades refrescantes, tanto de su sombra como de su corteza y fruta que, disueltas en agua, se aplican en baños contra las inflamaciones externas, y endulzadas con panela, como una poción calmante para combatir la acción de los ardores del sol; el gualanday es un admirable específico para curar las úlceras y las erupciones cutáneas, aplicado en baños, y en fricciones con la miel preparada de la infusión de su corteza.

Sólo en un sitio inmediato á Conejo, que se me dijo pertenecía á una señora vecina de Honda, había señales de habitación permanente, en una casa de regular capacidad, blanqueada y rodeada de árboles frutales y *corralejas;* en el resto de las riberas veíanse ranchos pequeños é incómodos, construídos por leñadores con el designio de abandonarlos tan luego como el bosque se aleje algún tanto de la playa y haga difícil el transporte de la leña á la orilla del río. El hombre no hace todavía mansión permanente en esas riberas, quizás por temor de ser despojado de sus mejoras por algún propietario codicioso, ó por la dificultad de obtener títulos de propiedad sobre la tierra mejorada con su trabajo. Es de presumir que si se diesen facilidades para la adquisición de aquellos

títulos, los pobladores del Magdalena serían menos trashumantes en sus costumbres, y procurarían rodearse de mejores comodidades en esos primeros establecimientos de colonización.

De Conejo para abajo, Puerto Niño, en la orilla derecha ú oriental, es el primer punto que llama la atención del viajero, con dos casitas pajizas, de construcción algo más cuidadosa, provistas de cocina separada y con el acompañamiento de pequeñas plataneras, manga de pasto, labranzas de maíz y de yuca, y algunos árboles frutales. Esas habitaciones fueron construídas en lo que se consideró el término de un camino que debía poner en comunicación directa el interior del Estado de Boyacá con el Magdalena, y fué bautizado el sitio con el nombre de uno de los más notables patriotas boyacenses de la época de la Independencia, sacrificado por el implacable Morillo. Allí se encuentra leña para los vapores, plátanos y yucas frescos, á las veces carne y pescado, y hacía los honores de una de las casas una mujer bogotana, de modales agradables, alegre y benévola. Cómo dejó la residencia y la sociedad de Bogotá por la vida de esa soledad terrible, de ese clima ardiente y de esa falta total de comodidades, no pude saberlo. Vivía contenta, gozaba de buena salud, y sin duda hacía la felicidad de un marido tolimense, de esos que aman el río como otros la heredad de sus padres, que prefieren la canoa al mejor caballo, el pescado á la carne vacuna, y á quienes la sola vista de las montañas causa nostalgia.

Del camino que tantas esperanzas despertó, sólo

quedan las casas de Puerto-Niño y quizá uno que otro establecimiento agrícola en las márgenes del río Minero.

Más abajo se presenta, en la ribera izquierda, el bello caserío de Buenavista, cerca del río de La Miel, en donde principia el territorio antioqueño.

En otro tiempo se construían en este lugar grandes canoas, champanes y aun bongos, probablemente á favor de los árboles colosales que se encuentran en las vegas del río. Hoy, suprimida casi la navegación con palanca y remo, su importancia se reduce á algunas labranzas de cacao, plátanos, maíz y algún ganado. El sitio es bello y parece sano. El valle del río La Miel y de sus tributarios se extiende bastante hacia el interior para permitir tal vez la apertura de alguna vía de comunicación directa hacia Sonsón y Salamina, que daría á este pueblo un movimiento comercial considerable.

Pasando algunos *leñateos* (1), y también algunos regaderos, en donde el lecho del río se extiende considerablemente y forma lugares peligrosos para la navegación á causa de las varadas se llega, en invierno, en menos de siete horas de navegación, á Nare; lugar importante por haber sido durante muchos años el único puerto de Antioquia en el Magdalena. Rodeado de pantanos como está el sitio, la insalubridad del clima ha sido obstáculo á la fundación de estableci-

(1) *Leñateo*. Orilla cubierta de bosque en donde se corta leña para los vapores. Además de la choza del leñador, tiene allí éste alguna labranza que proporciona víveres para su familia.

mientos agrícolas, y por consiguiente á la colonización antioqueña. Las variaciones de la corriente del río han arrebatado gran parte de la barranca y de las casas allí construídas, y hoy el pueblo, — reducido además en su comercio de tránsito, por la competencia de otra vía para el interior de Antioquia más hacia el norte, — es ya una ruina lamentable, y pronto desaparecerá.

CAPÍTULO XVII

DE PUERTO BERRÍO Á LA BOCA DE LEBRIJA

El poblado de Puerto Berrío. — El ferrocarril de Antioquia. — Trazado de éste. — Ríos tributarios al Magdalena Central. — El San Bartolomé, El Carare. — El Opón, el Sogamoso, El Colorada. — El pueblo de Carare y su comarca. — Los indios aruacos. — Entrada de Gonzalo Jiménez de Quesada por el Opón. — La Tora, hoy Barrancabermeja. — Barbacoas. — Victorial fluvial en la guerra de Independencia. — El general Córdoba. — Puerto Wilches. — Paturia. — El Puerto de Botijas.

Diez leguas abajo se encuentra la nueva población de Puerto Berrío, que, sin contar todavía catorce abriles, pues apenas fué fundada en 1875, muestra ya arrugas de vejez. Escogida para principio del ferrocarril de Antioquia, en una playa protegida por un peñón que desvía hacia la opuesta la fuerza de la corriente, el suelo es húmedo y la habitación malsana. La casa del primer empresario, señor Cisneros, fué construída casi en la cumbre del peñón, y un poco más abajo, pero todavía á prudente distancia del río, las de los empleados; á cincuenta pasos de la playa se conserva todavía una buena casa construída para hotel, con capacidad para cuarenta ó cincuenta huéspedes; y en la orilla misma, con la mayor inme-

diación posible al fondeadero de los vapores, las habitaciones de los vecinos, con el principal objeto de traficar con las tripulaciones de los buques.

Éste fué el teatro de grandes trabajos (todavía no bien apreciados de nuestro pueblo) por parte del señor Francisco J. Cisneros en la construcción de las cuatro primeras leguas del Ferrocarril antioqueño. Tratábase de principiar en una playa desierta, y rodeada de profundos pantanos que se prolongan por cuatro leguas hacia el interior. No había por allí sino miasmas palúdicos, plagas de todo género, de jején y mosquito durante el día, de zancudos y otros bichos no menos temibles durante la noche; ni una choza, ni una labranza en diez leguas á la redonda; había que procurarse los peones de los pueblos del interior de Antioquia, y los víveres para mantenerlos de Honda y Barranquilla, á cuarenta y ciento cincuenta leguas de distancia. Las fiebres diezmaban los empleados y los peones; no había una senda, ni la más leve trocha, por donde internarse, ni un punto elevado para buscar la orientación, ni un *baquiano* que ayudase en las exploraciones. Lo que allí debieron de sufrir los primeros exploradores, sólo podría compararse á los trabajos de los conquistadores en el siglo XVI. Complicóse esa situación con la guerra civil de 1876, durante la cual el Gobierno Nacional, siguiendo el propósito de mantener á Antioquia — rebelado entonces — en absoluta incomunicación con el resto de la República, prohibió á los vapores tocar en Puerto Berrío, á tiempo que el Gobierno revolucionario antioqueño, deseoso de ocultar sus mo-

vimientos militares á las fuerzas del Nacional, prescribía también una incomunicación absoluta con los pueblos ribereños del Magdalena. Acabáronse los víveres, y la pequeña colonia, sitiada en aquel desierto, hubiera perecido toda sin la infatigable energía de su Director. Un año más tarde, en 1877, recorría la locomotora seis kilómetros de enrielado al través del bosque anegadizo.

Empero, esa guerra civil fué funesta para la terminación de la obra. Antioquia era un estado cuya laboriosa población, dirigida por un Gobierno honrado y prudente, empezaba á ganar crédito en los países extranjeros. No hubiera sido difícil para un empresario activo obtener capitales con qué llevar á término la empresa, si esa desgraciada guerra civil no hubiese hecho nacer dudas acerca de la estabilidad de nuestras instituciones políticas. Aumentada esa desconfianza con el estado de semianarquía en que permaneció el país hasta 1884, se hizo imposible obtener el concurso de los capitales ingleses, que en otras circunstancias, hubieran podido mirar esos trabajos con simpatía decidida. Á duras penas fué construída una extensión de diez leguas de carrilera hasta el valle del río Nuz, en donde quedaba ya en contacto con las primeras explotaciones mineras de esa región; mas cuando el pito de la locomotora resonaba sobre las primeras alturas de la cordillera central en 1884, una segunda guerra civil dió otro toque de ¡ alto ! á la marcha de los trabajadores desalentados. Inútil era pensar ya en atraer capitales europeos á la ejecución de obras costosas en países no constituídos; los traba-

jos cesaron, las lluvias tropicales desmoronaron en breve los camellones levantados con tanta dificultad; la maleza empieza á reconquistar su imperio, y esa población, llamada á ser uno de los emporios del valle del Magdalena, presenta, cuando apenas está en la infancia de su vida, el aspecto de una vejez prematura!

Y, sin embargo, no debiera ser así. Pasadas las cuatro primeras leguas de vegas anegadizas, la ruta hacia Medellín empieza á subir los escalones de la Cordillera; el piso es firme, el suelo más seco, la temperatura más fresca, y en el punto adonde llega hoy el ferrocarril, á 800 metros de altura sobre el nivel del mar, principia el valle del Nuz que se extiende por más de doce leguas de terrenos auríferos en donde empiezan á trabajarse algunas minas. Durante la noche que pasamos fondeados en Puerto Berrío, llegaron algunos pasajeros del interior de Antioquia para seguir á la Costa en el mismo vapor, y la conversación versó principalmente sobre las minas de *Las Colonias*, situadas en el valle del Nuz — en cuya explotación se ocupa el señor José Domingo Restrepo, inteligente y enérgico joven, en asocio de algunos capitalistas americanos — y de *La Cortada del Nuz*, proyecto acometido por un distinguido francés, para desviar por algunos centenares de metros el cauce del río, y explotar en seco las arenas auríferas depositadas en las cuencas por la acción de los siglos. Una y otra empresa, á las que el ferrocarril ofrece ventajas considerables con el fácil y barato transporte de la maquinaria, prometían grandes esperanzas.

En relación con este objeto de proporcionar facili-

dades al trabajo de la minería, el trazado del ferrocarril de Puerto Berrío es una grande adquisición para Antioquia, cuyo suelo, excesivamente arrugado y cruzado de norte á sur por tres líneas de altas montañas, presenta tantos obstáculos á las vías transversales al Magdalena ó al Cauca. La de Puerto Berrío á Medellín ha dado solución feliz al problema, de una manera á un tiempo económica y adecuada á las necesidades de la minería. Salvando la orilla cenagosa del río, sigue el curso Sudoeste de La Colorada, y luego se interna por la hoya de la quebrada de Sabaletas hasta su origen, en una depresión de la cuchilla, que permite pasar sin gran dificultad á la hoya del Nuz. Éste, tributario del Nare, con el cual se reúne arriba de la bodega de Islitas, presenta en la dirección noroeste de su valle una línea fácil, de doce leguas de extensión, en la que se encuentran minas halagadoras en la Cordillera y fértiles vegas en las orillas del río hasta sus vertientes. Aquí se atraviesa la sierra que divide las aguas que caen al Cauca de las que corren al Magdalena, en un punto denominado *La Quiebra*, cuya altura sobre el nivel del mar no pasa de 2,000 metros, y se desciende al valle del Porce, que se considera el más rico en oro en todo el Estado.

El punto en que el trazado toca al Porce adquirirá con el tiempo grande importancia, por ser el de intersección de las dos vías que del corazón del Estado conducen al Magdalena y al Cauca. Remontando luego el Porce, se llega sin obstáculo serio, y evitando la necesidad de costosos túneles, por un camino cuyas gradientes no pasan del 4 por 100, hasta la capital an-

tioqueña. El hallazgo de esta línea ha sido, pues, un servicio de primer orden, que Antioquia tendrá siempre que agradecer al señor Cisneros.

Desde Honda hasta Puerto Berrío la distancia recorrida es de 44 leguas, distribuídas entre las siguientes estaciones:

De Honda á Yeguas.	5 leguas.
De Yeguas á La Dorada, pasando por La Garcera, Peñasmuertas y Conejo, — leñateos con algunas casas.	6½ —
De La Dorada á Buenavista (boca del río de La Miel), pasando por la boca de la quebrada de La Perrera (término de la línea de Poncet, cuya ejecución proyecta el señor Liévano), Guarumo el Conchal y Fierro.	9 —
De Buenavista á Nare, pasando por Puerto Niño.	13 —
De Nare á Puerto Berrío, pasando por La Angostura, Callejas y Garrapata. . .	10½
Total.	44 leguas.

En Puerto Berrío empieza la parte más despoblada de las vegas del Magdalena, y quizás á esta circunstancia, que no ha permitido desmontes considerables en sus orillas, se debe la aparición de árboles nuevos, entre los cuales, dos llamaron particularmente mi atención: el *canta-gallo* y el *sanaguare*.

El primero tiene alguna semejanza con el cámbulo en la forma y aspecto del tronco y de las ramas; pero en vez de ser rojas, como las de éste, sus flores son

blancas y el revés de las hojas tiene ligeros reflejos argentinos. Es un árbol muy bello, que pudiera propagarse para adorno de los jardines.

El *sanaguare* habita de preferencia en las vegas pantanosas; es de rápido crecimiento, da una sombra agradable, no muy tupida, y produce un fruto semejante al del algarrobo, que sirve de alimento á los ganados en los fuertes veranos. La madera de sus ramas es muy buena leña y su tronco es blando, fácil para trabajarlo en muebles. En las inmediaciones de Barranquilla se le encuentra en grande abundancia en una isla poblada de ganados, pues su sombra no hace daño á los pastos naturales, sus raices absorben la humedad del suelo y ayudan á secarlo y convertirlo en terreno de labor. Sería una adquisición útil para el alto Magdalena, en donde no es conocido.

En esta sección principia la entrada de los grandes tributarios del Magdalena central. Á cosa de cinco leguas de Puerto Berrio desemboca en la orilla izquierda el San Bartolomé, rio que penetra profundamente en el territorio de Antioquia, pues su vertientes llegan hasta la vecindad de Amalfi, y probablemente navegable por algunas leguas en su parte baja. En otro tiempo había arriba de su desembocadura una bodega, hasta donde llegaban los champanes, y un camino por donde se introducían al interior algunas mercancías. Diez leguas más abajo entra por la orilla derecha el Carare, en cuya boca, sobre un peñón elevado y libre del riesgo de inundaciones, está situada la población del mismo nombre, espe-

rando desde hace dos siglos el advenimiento de un camino hacia el interior, tantas veces anunciado como frustrado luego por el destino. El río se interna por noventa leguas en los Estados de Santander y Boyacá, y se le juzga navegable por más de veinte, en vapores pequeños; pero su curso, en extremo tortuoso, arrastrando grandes árboles de la poderosa vegetación de sus orillas, hace imposible por hoy ó poco menos esa navegación. Las vegas son en extremo fértiles y en ellas hay establecidas, en la parte alta, algunas plantaciones de cacao, café y caña de azúcar, asfixiadas desde un principio por la dificultad de llevar sus productos al río. Las habitantes de la parte baja, muy escasos en número, viven de la pesca y de la extracción de taguas, muy abundantes.

Dos obstáculos encuentra esa población para medrar. Primero, los aruacos ó yariguíes, tribu indígena enemistada á muerte desde tiempo inmemorial con los blancos, á quienes ataca sin dar cuartel, siempre que puede hacerlo con impunidad : segundo, la insalubridad del clima, que ha llegado á tener un nombre fatídico pero que cederá algún día, cuando la canalización del Carare permita desaguar los pantanos y ganar para el cultivo los terrenos cubiertos hoy de bosques cenagosos.

El peligro de los aruacos es menor. Según parece, estas tribus, esparcidas entre el Carare y el Sogamoso, no cuentan más de mil habitantes, capaces de presentar á lo sumo cuatrocientos hombres de armas, que no resistirían la presencia de cincuenta soldados provistos de fusiles.

Además, no sería imposible reducirlas á la vida civilizada por medio de tratados, escuelas y comercio. Habiendo, como hay, relaciones étnicas entre ellas y las poblaciones del Socorro y Vélez, descendientes de los antiguos guanes, la mezcla de las razas no sería difícil y triunfaría en breve de las antipatías de la vida salvaje. Debería evitarse á todo trance la destrucción de esas tribus, grupo de población aclimatada á las influencias de esa región, de un valor inapreciable para la colonización futura del valle del Magdalena, hacia el que empiezan á descolgarse ya los habitantes de Zapatoca, Chima y demás pueblos de la orilla occidental del Saravita, en la antigua provincia del Socorro.

Ocho leguas abajo del Carare se encuentra, en la misma orilla, la boca del Opón, río notable en nuestra historia por haber dado entrada hacia las densas y civilizadas poblaciones indígenas que hoy forman los Estados de Santander, Boyacá y Cundinamarca, á la expedición conquistadora acaudillada por Gonzalo Jiménez de Quesada.

Érase, probablemente, el mes de octubre de 1536. El letrado español que la conducía, detenido por cerca de un mes en Barrancabermeja (llamada entonces *La Tora*, dos leguas más abajo), á causa de la escasez de víveres, — después de haber perdido por las enfermedades más de cuatrocientos de los ochocientos hombres con que principió su exploración, — había resistido, á semejanza de Colón, las exigencias de regresar á Santamarta, que le hacían todos sus compañeros, y enviado al capitán Juan de Sanmartín, en

tres canoas tripuladas por doce hombres, á explorar el río inmediato, hacia cuyas vertientes se descubrían las cimas azuladas de una cordillera de 2,000 metros de altura. Esta pequeña descubierta tropezó con una canoa cargada de mantos finísimos de algodón y de *cuiches* (1) de sal, y adelantando algo más encontró, en el punto en que el Opón cesa de ser navegable, dos bodegas llenas de sal. Desembarcando aquí é internándose por una senda que corría por enmedio del bosque, llegó á un punto elevado, desde donde se divisaban casas y labranzas numerosas, indicio de grandes poblaciones conocedoras de artes fabriles é indudablemente entregadas á algún comercio con las tribus de las orillas del río. Enajenado de gozo con este encuentro, regresó Sanmartín á *La Tora*, engalanados sus compañeros con las plumas y otros adornos de los indios que habían hallado en las bodegas, y enarbolando las mantas en señal de alegría. El historiador de esa expedición, el Padre Castellanos, refiere estas exclamaciones de los exploradores á sus desalentados compañeros, al llegar :

¡Tierra buena! ¡Tierra buena!
Tierra que pone fin á nuestra pena.
Tierra de oro, tierra bastecida,
Tierra para hacer perpetua casa,
Tierra donde se ve gente vestida.
. . . . . .
Tierra de bendición clara y serena.
. . . . . .
Y sus valles y cumbres son propicias
Á nobles y generosas influencias.

Estábase en el camino del Reino de los Muiscas, y

(1) Sal compactada al fuego, dentro de una olla de barro, cuya forma conserva

ese fué el origen de la fundación de la nacionalidad que hoy es Colombia!

Barrancabermeja, llamada así por el color de los bancos del río, atraía en un tiempo la atención por ser el punto donde debía terminar un camino que desde Zapatoca se construía hacia el Magdalena. Era esa una vía excesivamente larga, de costosísima conservación, que requería, en consecuencia, un gran número de recuas de mulas, de potreros, de arrieros, de posadas, y, en fin de fines, de tan costosa transportación, que sólo muy pocos servicios podría prestar al comercio. En ese camino se trabajó por largos años, se invertieron sumas cuantiosas y resultó al cabo que, ya sea por el temor á los asaltos de los indios, ó por la naturaleza arcillosa y deleznable de los terrenos, no pudo ser conservado. Para sostener la competencia comercial de los países que cuentan con ferrocarriles, ríos navegables y el mar, se necesita luchar con armas iguales. Así como las hondas y las flechas no son ya armas de guerra contra los rifles y los cañones rayados, los caminos de montaña y las mulas tampoco pueden competir con los ferrocarriles y los vapores en la exportación de azúcar, algodón y café. El gran problema consiste en llegar pronto, y con poco gasto, á las vías navegables. Barrancabermeja ha perdido ya, pues, sus grandes esperanzas de otros días.

Cinco leguas más abajo sigue la bodega de Sogamoso, á corta distancia de la boca del río de este nombre, antes de la cual se pasa por delante del río de La Colorada, que así como el Corare, el Opón y el Sogamoso, recorren de sur á norte el valle que

se extiende al occidente de la Sierra de Lloriquíes. De esos ríos el Carare es el más próximo al Magdalena, y el Sogamoso el más inmediato á la cordillera Oriental. El Colorada y el Opón son los intermedios. Toda esa región debe ser espléndida y está inexplorada. El Sogamoso tiene un curso de más de cien leguas hasta la laguna de Fúquene, de donde procede su gran tributario, el Suárez, y hasta la de Tota, de cuyas cercanías nace el Sogamoso propiamente dicho. Riega gran parte del territorio de Boyacá y Santander, y sólo es navegable por pequeñas embarcaciones en las quince últimas leguas de su torrentoso curso. Quizá por medio de esclusas podrá hacérsele más útil algún día.

Entre Puerto Berrío y la boca del Sogamoso median 31 leguas, divididas entre las siguientes estaciones :

De Puerto Berrío á la boca del San Bartolomé, pasando por Murillo	5 leguas.
De San Bartolomé á Carare, pasando por Rionuevo, Saíno y Barbacoas. . . .	10 ½
De Carare á la boca del Opón, pasando por Peñasblancas.	8
De Opón á la boca de Sogamoso, pasando por la boca del Colorada y Barrancabermeja	7 ½
	31 leguas.

De las poblaciones que acabo de mencionar, merece recuerdo especial la de Barbacoas, situada tres leguas arriba de la boca de Carare, y doce abajo de Puerto Berrío.

Acababa de ganarse la importante victoria de

Boyacá, durante la guerra de la Independencia, con la cual había sido libertado de la dominación española el territorio del Tolima, Cundinamarca, Boyacá y Santander; pero quedaba sometida aún á la Metrópoli toda la hoya del Magdalena desde Honda hasta el mar, incluyendo á Mompós y las ciudades del litoral, Cartagena, Santamarta, Riohacha y Panamá, en la primera de las cuales había parado su desatentada fuga, desde Bogotá, el virrey Sámano. Éste, con los grandes recursos que la posesión del mar le proporcionaba, intentaba recuperar el terreno perdido, manteniendo la dominación del Rey en Antioquia con fuerzas que envió allí por el Cauca arriba, á órdenes de Warleta, y con una poderosa flotilla de bongos y champanes regida por el teniente-coronel Isidro Barrada (1), que debía subir hasta Nare.

El Vicepresidente de Cundinamarca, general Santander, comprendiendo también la suprema importancia de Antioquia y el Magdalena, había enviado á tomar posesión de la primera al joven héroe José María Córdoba, y nombrado Gobernador de Mariquita, con residencia en Honda, al entonces coronel José María Mantilla; encargado principalmente de levantar una escuadrilla capaz de dominar el Magdalena, á lo menos hasta la Angostura de Nare. En este sitio debían levantarse baterías de tierra para cruzar con sus fuegos la garganta angosta que comprime allí la corriente del río.

(1) El mismo que en 1829 mandaba la expedición española dirigida contra México y que fué rechazada por el general Santana en Veracruz.

Córdoba realizó su misión con la magia propia de ese guerrero de veinte años. Ocupar á Antioquia, casi tan sólo con su audacia; levantar fuerzas, batir á Warleta, descender por el Porce y el Nechí, bajar el Cauca, ocupar á Magangué y desalojar de Mompós al coronel Villa, que la guarnecía por el Rey, fué obra de pocos meses.

Por su parte, el general Mantilla reunió en Honda los elementos, muy escasos entonces (pues en su derrota el virrey Sámano había barrido con lo más importante), de una flotilla, la cual puso á órdenes del comandante José Antonio Maiz, con instrucciones de bajar sólo hasta la Angostura de Nare y de evitar todo combate con la muy superior en buques, tripulaciones y artillería que podía subir del bajo Magdalena. Sin embargo, habiendo sabido Maiz la aproximación de los bongos españoles, no pudo resistir á la atracción misteriosa que para los valientes tiene la cercanía del peligro; no vaciló, y marchó derecho sobre ellos con el designio de tomarlos al abordaje. El Jefe español, por su parte, tampoco dudó de la victoria; seguro de ella, hizo desembarcar parte de su infantería en el pueblo de Barbacoas, hacia cuya barranca es menos fuerte la corriente, y por donde debían subir, en la retirada que preveía, las embarcaciones de los patriotas. Aceptaron éstos el desafío é hicieron desembarcar igualmente 50 jinetes mandados por el célebre Carvajal, el compañero de Rondón en el Pantano de Vargas.

Dispuestas así las líneas de batalla, los independientes, que tenían en su favor la corriente del río, lo

que les daba más facilidad para maniobrar, bajaron á boga arrancada sobre los bongos enemigos despreciando los disparos de su artillería; echaron á pique dos de ellos, tomaron al abordaje otros dos y nueve champanes, visto lo cual los cinco bongos restantes emprendieron la fuga (20 de enero de 1820).

Con no menos decisión arremetió en tierra Carvajal, hasta el punto de no dejar vivo un solo español de los que habían pretendido cortar la retirada á los patriotas. Aun duraba en vigor la guerra á muerte practicada á veces por ambos beligerantes desde 1813.

Seiscientos fusiles encajonados, muchos pertrechos, y sobre todo cuatro bongos y nueve champanes, inapreciables en esos instantes, fueron el fruto de ese acto de arrojo, que abrió á los patriotas el camino del Magdalena hasta Mompós.

Este hecho fué de la mayos importancia. Bajando la flotilla vencedora, reforzada con los despojos tomados al enemigo, al llegar á Mompós pudo obrar en combinación con las fuerzas que de Antioquia habían traído José María Córdoba y su hermano Salvador, Manuel del Corral, Joaquín y José Manuel Montoya y otros. En las filas humildes del soldado estaba el hoy general Braulio Henao. Luego volveremos á encontrar esta misma flotilla en Tenerife, no ya regida por Maíz, inutilizado por una herida recibida en el combate, sino por el coronel Hermógenes Maza.

Puerto Wilches dista sólo dos leguas de la boca del Sogamoso. Según afirman personas dignas de crédito, este sitio posee la ventaja de ser el término de

una línea de tierras altas, al abrigo de inundaciones, sin cordilleras interpuestas y adecuadas para la construcción de un ferrocarril á Bucaramanga, en una extensión de menos de 25 leguas. Es, pues, probable que este camino de hierro se hará, porque Bucaramanga es una ciudad rica y emprendedora, y sería la metrópoli comercial de todo el norte de Colombia á tener esa vía de comunicación.

Tres leguas y media abajo de Puerto Wilches está San Pablo, pueblo que debe su existencia al vecino río de la Cimitarra, procedente de las cordilleras antioqueñas, en las cuales tiene nacimiento su grande afluente el Ité, al sudoeste de la ciudad de Remedios. Ignoro si es navegable, y probablemente no ha sido explorado por ser poco poblada, aunque abundante en minas, la región que atraviesa. San Pablo, en otro tiempo de bonito aspecto y abundante caserío, ha sufrido mucho con la destrucción de las barrancas en que está edificada.

Cuatro leguas al norte sigue Paturia, pequeña población fundada en 1867 con el objeto de servir de punto de partida á un camino hacia Bucaramanga, proyectado por el señor Roberto Joy, y protegido por el entonces Gobernador de Santander, señor Victoriano de D. Paredes. Un caño navegable de cerca de diez leguas comunica el río con una gran ciénaga interior, desde la cual parte un camino llano y cómodo hasta Bucaramanga, que se dice ser el mejor para la importación de mercancías extranjeras; aunque no para la exportación, en la cual son más económicas las vías fluviales del Lebrija y del Sogamoso, flotables á la bajada, pero muy difíciles en la subida

Este camino de tierra se une á poca distancia de la Ciénaga con el trazo del proyectado ferrocarril de Soto, que parte de Puerto Wilches.

De Paturia en adelante pasa el vapor por los tres pequeños pueblos de Boca de Rosario, Vijagual y Badillo, y á continuación de este último se encuentra la boca del Lebrija. Nace este río en el Páramo de Juan Rodríguez, cerca de Piedecuesta, y se dice empieza á ser navegable desde Botijas, treinta leguas arriba de su desembocadura en el Magdalena.

El sitio de Botijas es notable en la historia del período colonial de Colombia como término escogido por alguno de los gobernantes españoles para un camino alguna vez proyectado construír desde Bogotá, por en medio de las densas poblaciones de Cundinamarca, Boyacá y Santander. Recuerdo haber visto postes de cal y canto marcando la distancia desde Santafé y puntos intermedios hasta dicho puerto. El más inmediato á Bogotá de que hago memoria daba 110 leguas españolas, equivalentes á 63 miriámetros.

Esa era una grande idea, en cuya tradición hubiera debido perseverar el gobierno republicano para desarrollar el comercio interior y crear lazos de unión y solidaridad entre esas tres grandes secciones; pero no se pensó nunca en darle continuidad. Por su parte, el gobierno español tampoco dió paso alguno para su ejecución, si se exceptúa el de medir las distancias y fijar los postes. Ignoro á cuál de nuestros antiguos virreyes se debe ese pensamiento, del que no hacen mención siquiera las memorias de mando de los que gobernaron el Virreinato desde 1770 para acá.

CAPÍTULO XVIII

DE LA BOCA DE LEBRIJA AL BANCO

Escalas entre Puerto Berrío y Bodega Central. — Caminos del Magdalena á Bucaramanga. — La isla de Morales. — — Puerto Nacional. — La Gloria. — Caminos del Magdalena á Ocaña. — El Carmen (de Ocaña). — Habitaciones humanas en las orillas del Magdalena Central. — Los leñateos. — Las aldeas. — Industrias que pudieran tener importancia en esos lugares. — Cómo formaba el Gobierno colonial las poblaciones en el Magdalena. — Tamalameque, antes Sompallón, punto de escala en la expedición de Gonzalo Jiménez de Quesada. — Población de las orillas del Bajo Río al tiempo de la conquista. — Sufrimientos de los conquistadores en el trayecto de la Ciénega de Santamarta á Tamalameque.

Abajo de la boca del Lebrija fué fundada en 1873 ó 1874 la Bodega Central, edificio de madera con techo de láminas de hierro ó de zinc, en la orilla occidental (de Bolívar), destinado á recibir los cargamentos procedentes del río Lebrija ó con destino á internarse por él.

La boca de este río señala la mitad de la distancia entre Honda y Barranquilla. Entre la boca del Sogamoso y la del Lebrija median 25 leguas, distribuídas así :

De la boca del Sogamoso ó Puerto Wilches	2 leguas.
Pasan.	2 leguas.

Vienen.	2 leguas.
De puerto Wilches á San Pablo (boca del Cimitarra, río que marca deslindes entre Antioquia y Bolívar).	3½
De San Pablo á Paturia (principia el territorio del Estado del Magdalena y cesa la ribera santandereana).	4
De Paturia á Bodega Central, pasando por la boca de Rosario, Vijagual y Badillo.	15½
	25 leguas.
Distancia de Puerto Berrío á la boca del Sogamoso.	31
De Honda á Puerto Berrío.	44
Total de Honda á la boca de Lebrija, ó sea á la Bodega Central.	100 leguas.

Esta distancia se recorre, á la bajada, en dos días y medio; pero puede hacerse perfectamente en dos, pasando la noche del primero abajo del Puerto Berrío. Á la subida se emplean de 50 á 54 horas de navegación efectiva y cinco días de viaje, pues sólo en circunstancias muy favorables puede navegarse de noche, y eso hasta la boca del Carare solamente.

Hay entre la boca del Sogamoso y la del Lebrija cuatro salidas del antiguo cantón de Soto, en el Estado de Santander, hacia el Magdalena:

1.ª La de Bucaramanga y Girón, por tierra, hasta Pedrales, y de aquí, por agua, á la boca del Sogamoso.

2.ª La de Bucaramanga á Puerto Wilches, toda por tierra.

3.ª La de Bucaramanga á Paturia, por tierra hasta Puerto Paredes, sobre el lago, y por agua en el lago y el caño de Paturia, hasta el Magdalena.

4.ª La de Bucaramanga á Botijas, por tierra, y de aquí hasta Bodega Central por el río Lebrija.

Se dice que la más económica para bajar al Magdalena es la de Pedrales y el río Sogamoso, y la mejor por la dirección contraria, sobre todo para pasajeros, la de Puerto Wilches.

En la boca del Lebrija el Magdalena se divide, dejando en medio de los dos brazos la grande isla de Morales, de unas ocho leguas de largo por dos de ancho. El brazo occidental, llamado de Morales, forma á su término la Ciénaga de Pajaral, de la cual nace el río ó caño de Papayal, que desemboca cerca del Banco; pero la mayor parte de las aguas vuelven hacia oriente á unirse cerca de Regidor con el brazo de Ocaña. Por este brazo, que es recto y profundo, hacen la navegación los vapores y en la orilla derecha está la población de Puerto Nacional.

Descendiendo cinco leguas de Bodega Central se llega á Puerto Nacional, ó más bien á las bodegas de este nombre, pues el pueblo queda una legua hacia el interior, sobre la ribera de un caño que comunica con el río; y de este lugar parte un camino de catorce leguas de extensión á Ocaña. Tanto el caserío inmediato á las bodegas como la aldea, muestran pocas señales de progreso, el cual se descubre algo más en la de Aguachica, cuatro leguas adelante hacia el interior.

Siete y media leguas abajo de Puerto Nacional

sigue La Gloria, en la orilla derecha, desde donde parte otro camino hacia Ocaña, que toca en el Carmen (de Santander), población agrícola y comercial importante, entre otros motivos por ser un lugar de negociación de los ganados del Corozal vendidos para Ocaña, Cúcuta y Venezuela. Aparte de plantaciones de café, cacao y caña de azúcar que tiene en sus inmediaciones, cuenta el Carmen con extensas y valiosas dehesas de pastos de pará y de guinea, en donde los ganados procedentes de Chiriguana y Valledupar, y de la orilla opuesta del río descansan y se re ponen para continuar su viaje, de 12 leguas, á Ocaña, y de 36 más hasta Cúcuta.

Como se habrá notado, las poblaciones de la orilla del río, muy escasas desde Puerto Berrío hasta la boca del Sogamoso, empiezan á aparecer con más frecuencia. Esos puntos aislados de colonización son de dos clases; los leñateos y los pueblos. Los leñateos son cabañas solitarias á la orilla del río, en las que vive una familia de las faenas del corte de leña para suministrar combustible á los vapores. La leña se vende por una medida llamada *burro*, que consiste en dos varas cúbicas, de astillas de una vara de largo, cuyo precio, entre sesenta centavos hasta un peso veinte centavos cada uno, se establece según la abundancia ó escasez del artículo. En los parajes en donde abundan los leñateos, los contadores de los vapores, que son los encargados de comprarla, pueden dar la ley y escoger la más barata: en donde es escaso el número, los leñadores imponen el precio y se hacen

pagar mejor. Ahora treinta años eran pocos los leñateos, pues apenas principiaba la navegación por vapor á tomar fuerza, y cada *burro* valía de $ 1-60 á $ 2-40; hoy ha bajado á menos de la mitad, porque la población del río es dos ó tres veces mayor, y por consiguiente, la leña es más abundante.

El consumo de ella en los vapores se estima, por término medio, en tres *burros* por hora á la subida y dos á la bajada. Como el viaje de subida exige un término medio, de noventa horas de vapor, y el de bajada cuarenta y ocho, en cada viaje redondo entre Barranquilla y Honda se puede estimar que cada vapor consume 300 *burros* á la subida y 100 á la bajada; es decir, 400 *burros*. Á un precio medio de $ 1 cada uno, cuestan $ 400, y en cincuenta viajes al año, $ 20,000, repartidos entre unos cien leñateos; lo que equivale á $ 200 anuales, ó 60 centavos diarios para cada leñador. Estos son, como se puede comprender, términos medios, pues el consumo de leña depende del tamaño del buque y de la construcción de sus máquinas, en lo cual hay diferencias considerables. Oí expresar, por ejemplo, el concepto de que el vapor *Confianza*, consumía una cantidad tres veces mayor que el vapor *Mariscal Sucre*, á pesar de ser su capacidad transportadora poco más ó menos igual, y me pareció observar que el vapor *Cartagena* consumía menos leña que el *Trujillo*, siendo uno y otro vehículos de á 800 cargas. Estas diferencias dependen también de la calidad de la leña y de estar más ó menos seca, pues la leña húmeda desarrolla menor cantidad de vapor. Generalmente el consumo es mayor en invierno que en verano.

Como $ 200 anuales sería una suma del todo insuficiente para hacer vivir una familia de leñadores compuesta de cinco personas, de las cuales tres á lo más contribuyen con algún trabajo, la diferencia se completa con el auxilio de una platanera, una roza de maíz, una labranza de yuca (si el leñador es santandereano), dos ó tres marranos, algunas gallinas y algo de pesca con atarraya. De ordinario hay en cada sitio dos ó tres familias cuyas casas distan dos ó trescientas varas una de otra, porque la soledad absoluta se comprende que sería insoportable. Sin embargo, la vida de esos leñateos me ha inspirado siempre profunda conmiseración y simpatía. ¡ Cuánto sufrimiento no debe de existir en esos humildes hogares en los meses de invierno, cuando las avenidas del río rodean sus casas de ciénagas y fangales profundos ó destruyen su labranza ! ¡ Qué privaciones no deberán experimentar en las épocas de guerra civil, cuando se suspende la navegación de los vapores y se cierran las puertas á la realización de la leña, á la adquisición de sal, de lumbre y de vestido ! ¡ Cómo será el conflicto en los días de enfermedad ó de muerte en medio de esa soledad !

La vida de las aldeas, aunque más social, no debe de ser menos difícil. En ellas el producto de la leña es menor por causa de la competencia, y el atraso rutinero de esas pobres gentes no les ha sugerido aún ciertas industrias que pudieran ser de grande utilidad para ellas. Aparte de la recolección de taguas y palo mora, sólo en ocasiones el aserrío de tablas, chaflones, ó la fabricación de canoas, son sus industrias complementarias. Empieza apenas la fundación de algu-

nas dehesas para la cría de ganados, y las mujeres á ocuparse en la fabricación de cigarros y conservas de frutas en panela, para vender á las tripulaciones de los buques, cuando aciertan á tocar á la playa inmediata á sus casas. En algunas partes suelen aparecer ventorrillos en que se expende aguardiente, pan de maíz, huevos frescos, plátanos, totumas, y muy rara vez algunas frutas, como mangos — muy abundantes en todo el río, — guanábanas y anones. Naranjas agrias ó dulces, limones, piñas, nísperos, cocos, etc., frutas que encontrarían compradores seguros en los pasajeros de los vapores, son en extremo raras, á pesar de que con ellas pudiera hacerse un tráfico de alguna importancia para vender en Sabanilla y Cartagena á los buques de mar. La naranja es una fruta que resiste por más de veinte días la transportación, y encontraría compradores en grandes cantidades, pues su consumo se cuenta por millones de pesos anuales en los Estados Unidos. Tampoco se cultivan melones, batatas, almendrones, uvas de playa; artículos que resisten el transporte á diez ó doce días de distancia. Del pescado seco pudiera tal vez formarse acopios para vender por mayor á los traficantes que empiezan ya á recorrer las orillas del río vendiendo artículos extranjeros y comprando artículos de exportación. Animales del bosque domesticados, como pavas, guacharacas, paujiles, monos, *yulos* (1), aves de pluma ó de canto, quizás no serían un artículo despreciable, así como las

(1) El *yulo* es un marrano silvestre de grandes dimensiones, rápido crecimiento y fácil domesticación.

pieles de nutria, de zorro, de oso y otras especies, algunas de las cuales tienen valor muy considerable entre nosotros. Las de nutria, por ejemplo, he oído decir que, ya curtidas, se pagan á $ 10 y $ 12 cada una en Medellín, para la fabricación de guarnieles.

Un gran servicio prestaría á los ribereños del Magdalena el que enseñase á construír habitaciones en zancos de maderas incorruptibles á la altura de dos ó tres metros sobre el suelo, suficiente para prevenir en gran parte la influencia de los miasmas palúdicos, y ponerlas á cubierto del peligro de las inundaciones. Bastaría esta sola medida higiénica para proteger la vida de los habitantes del río, cuya reproducción abundante, como lo es entre los pueblos que hacen gran consumo de pescado, está compensada por la gran mortalidad de los niños.

No comprendo por qué no es muy considerable la cría de marranos, á no ser porque la abundancia de tigres, y tal vez el peligro de los caimanes, sea todavía muy grande para desalentar esta clase de industria, en la que hallarían colocación el plátano y el maíz de las labranzas, y para la cual habría salida ilimitada en las grandes poblaciones de la costa que se proveen de manteca importada de los Estados Unidos.

La extracción de viguetas de guayacán para traviesas de ferrocarriles, empieza á ser industria de exportación, y no veo por qué no había de dar también buenos resultados la de maderas de ebanistería, como nazareno, granadillo, diomate, caoba, guayacán carrapo (que además de ser incorruptible, da un color verde oscuro muy adecuado para los muebles casc-

ros), cumulá, solecito (de color rosado), aceituno y otras. El musgo ó barba de palo, que es un artículo importante de comercio en los bosques del bajo Missisipi para la fabricación de almohadas, colchones y relleno de muebles en Nueva Orleáns, pudiera ser también otro objeto de comercio de algún valor.

El primer origen de estas poblaciones puede explicar, en parte, el letargo industrial en que viven. Exterminada la población indígena aclimatada que los conquistadores encontraron en las orillas del río, que tan útil hubiera podido ser para los trabajos de colonización, los presidentes y virreyes españoles se propusieron reemplazarla con colonias de familias reclutadas con violencia entre los pueblos del interior y abandonadas en medio de la soledad —entonces mucho mayor que hoy—á los más crueles tormentos. Los vagos y las prostitutas, ó los reputados tales, eran enviados sin conmiseración alguna á poblar, se decía, las márgenes del Magdalena, cuando en la mayor parte de los casos era tan sólo á morir. Las memorias de mando de los virreyes dan testimonio repetido de esta política cruel, que debió establecer desde entonces hábitos de indolencia y disposición de espíritu favorable á considerar la muerte como una redención, y el trabajo como un tormento.

Á lo menos hoy esa colonización es voluntaria, y el que va allí, aclimatado ya á la acción de los bosques y á la vida solitaria, puede encontrarse con la energía física y moral que requiere ese medio ambiente, tan distinto del de las ciudades y los pueblos del interior;

pero esa colonización tiene que ser muy lenta. En los Estados Unidos ha sido fácil poblar los valles desiertos del alto Mississipi, y en la República Argentina no será difícil poblar la soledad de las Pampas, porque entre esos climas y los de las ciudades y grandes grupos de población, casi no hay diferencia alguna; pero entre la temperatura de 14° á 20° centígrados de los centros poblados de las cordilleras, y la de 27° y 28° de los valles de nuestros ríos navegables, sí hay un abismo, todavía más profundo con la acción de los moscos, zancudos, garrapatas y demás plagas de esas tierras salvajes. La acción prolongada de los grandes calores produce, como primer efecto, languidez en el organismo, falta de nutrición, y por consiguiente, debilidad general, transmitida luego por herencia á los hijos. La anemia, el coto, las úlceras, son la consecuencia inmediata; y la pereza, los vicios, sobre todo el del uso de licores estimulantes, la miseria fisiológica y la del alma — mucho peor que la otra — aparecen luego en la segunda y la tercera generación.

Quizás la población que empieza á formarse en esas márgenes desiertas es ya distinta de la que por la fuerza quisieron implantar allí los virreyes y sus agentes. Desertores del ejército, reos prófugos, población de los montes del interior ya acostumbrada á la soledad, antiguos bogas de los champanes, y como base general, el residuo formado por selección de las primitivas colonias de habitantes aclimatados á las condiciones de vida de esos lugares, son probablemente los que en los leñateos y los pueblos del Magdalena Central constituyen hoy la masa principal de

los plantadores. Entre ellos predomina la raza negra ó la mezclada; pero tampoco faltan familias blancas, principalmente de la antigua provincia del Socorro, — cuya raza parece dotada de una energía particular, tanto física como moral, — y algunas del bajo Magdalena emigradas de Santamarta y Cartagena. El hecho es que en el Magdalena Central, aparte de unos veinte pueblos pequeños, habrá cuarenta leñateos, á los cuales la navegación de los vapores ofrece una base de existencia medianamente asegurada.

De La Gloria al Banco median 11½ leguas, en cuyo trayecto se toca, ó más bien se pasa por frente á las poblaciones de Regidor, San Pedro y del depósito de leña de Tamalameque, llamado Sompallón en los días de la conquista, nombre que los españoles cambiaron por el del cacique que regía las tribus inmediatas á la embocadura del río Cesar. Tamalameque llama la atención por haber sido punto de escala y de descanso de la expedición de Gonzalo Jiménez de Quesada, mientras llegaba la que por el río conducía en bongos el licenciado Gallegos, y por encontrarse en él uno de los datos con que puede formarse juicio acerca de los números de población indígena que ocupaba el bajo Magdalena al tiempo de la conquista.

La tropa descubridora, en su marcha por tierra, debía apoyarse en la flotilla del río; pero ésta había perdido, por naufragio, algunas de sus embarcaciones en el paso de las bocas de Ceniza, y los restos de ella no se consideraron con fuerza suficiente para inter-

narse en medio de la actitud hostil de los indígenas ribereños. Mientras daba noticia de su contratiempo á Santamarta y recibía refuerzos del adelantado Pedro Fernández de Lugo, que regía esa colonia, Jiménez de Quesada se vió forzado á detenerse por más de dos meses en Sompallón ó Tamalameque, en donde afortunadamente no escaseaban las subsistencias. Éstas, indudablemente, tenía que proporcionárselas con más brutalidad é injusticia de la que en los tiempos modernos ¡ ay ! emplean, con excepciones honrosas, nuestros jefes militares en guerra civil, es decir, tomando sin remuneración lo que necesitaba y haciendo prisioneros á los dueños para conducir á espaldas al campamento sus propios víveres robados. En una de esas ocasiones, refiere el historiador Acosta, en que los españoles tuvieron la fortuna de hallar algunas sementeras y de sorprender á los naturales cosechando el maíz, que trajeron cargado en los mismos indios, « á pocas horas — dice — rompió por entre las tropas una mujer desgreñada y llorosa, que sin temor ni asombro de tan extraños huéspedes y animales desconocidos (los caballos), llegó al grupo de los primeros, y arrojándose en los brazos de un muchacho, lo estrechó con transporte. Quiso el licenciado Quesada que los intérpretes le explicaran lo que aquella india decía, y supo que el muchacho era su hijo y que venía á constituirse prisionera para no separarse de su lado. Conmovido de esta prueba de ternura maternal, ordenó que no sólo le restituyeran su hijo al instante, sino que dió libertad á todos los demás, con excepción de un hombre de edad que con-

servó para guía. Aseguraba el Licenciado que en el curso de su larga vida, llena de vicisitudes, jamás pudo olvidar la mirada expresiva de gratitud profunda que aquella simple mujer le había dirigido al desaparecer con los suyos en las selvas. »

Si en el principio de las sociedades humanas suelen ocurrir ejemplos que forman precedente y sirven de pauta á las generaciones futuras, quizás no es imposible que éste, de abnegación heroica al amor y al deber en la una, de sencilla y noble generosidad en el ejercicio del poder sin límites en el otro, se hayan fundido en el molde del carácter colombiano.

En esta remontada, desde las bocas del Magdalena hasta Tamalameque, la flotilla española se vió expuesta sin cesar á mil peligros, el principal entre ellos el ataque incesante de los naturales; los cuales, refieren los historiadores de la conquista, llegaron á presentarse en alguna ocasión embarcados en más de dos mil pequeñas canoas, desde las que hacían llover nubes de flechas. Sobre la masa compacta de esas canoas, el fuego de dos pedreros que llevaban los bongos hacía estragos fáciles de concebir. Si á cada canoa damos tan sólo una tripulación de cinco hombres, entre remeros y flecheros, tendremos que un guarismo de diez mil combatientes es indicio de una población, en sólo las orillas, de cuarenta á cincuenta mil. Agregando á este número el de los pobladores de la orilla del mar, los de las sierras Nevada y Tairona, los del río Hacha y de la parte alta de los valles del Cesar y del Ranchería, podríamos llegar á sumas mucho ma-

yores que las de la población actual. Quizás no es arriesgado suponer que pasaría de 150,000, en la proporción de cuarenta y cinco habitantes por legua cuadrada; lo que en ese estado de civilización, que conocía el cultivo de plantas alimenticias, la pesca, la extracción del oro y del cobre, y algún comercio entre las diferentes tribus, tal vez no traspasa los límites de la verosimilitud.

Terrible debió de ser la empresa de los conquistadores. Si por el río eran incesantemente atacados sus bongos, las fuerzas de tierra necesitaban abrirse camino al través del bosque, orientándose con extrema dificultad, transportando á espaldas sus bagajes y provisiones, y en ocasiones cargando en andas sus caballos, instrumento de guerra el más importante en esos días por el terror que inspiraba á los indígenas. Ocho días empleaban las compañías de macheteros en abrir el camino que la tropa debía después recorrer en uno solo. Para preservarse de las flechas, los soldados necesitaban cubrirse con un sobrevestido acolchado de algodón, usar morriones de bronce, cubrir la cara con celada de barras de hierro, y aun poner iguales defensas á sus caballos, con lo cual el aspecto de un jinete debía semejar un monstruo aterrador. Caso hubo en que del vestido de un caballero fué necesario arrancar doscientas flechas prendidas en el acolchado en el curso de pocas horas.

Ni podía ser de otro modo después de las horribles crueldades de Ojeda, Pedrarias Dávila, Alonso de Heredia, Badillo y principalmente de Alfinger, alemán de nacimiento, que sobrepujó á todos en ferocidad.

De los sufrimientos de los castellanos en esos tiempos podemos apenas formarnos alguna idea con los que en los tiempos presentes ha soportado, y aún está soportando Stanley en sus peregrinaciones al través del África ecuatorial por en medio de tribus de caníbales. Stanley — en su primera expedición de bajada por el Congo, en 1873 y 1874, abriéndose paso por tierra con su escolta de 200 zanzíbares, para evitar los seis ó siete órdenes de cataratas que forma este río en su parte media; abriendo trocha durante la noche y combatiendo todo el día; llevando á cuestas sus canoas, bagajes y provisiones, durante catorce meses consecutivos — nos presenta renovado, después de trescientos cincuenta años, el horror inconmensurable de esas empresas.

Pero ¡qué diferencia la que establece hoy el progreso de la civilización! Stanley remonta ahora el Congo en vapores, abundantemente provisto de víveres, obligado por el mandato de un Congreso Internacional á guardar paz con los aborígenes, é instruído para fundar un Estado libre formado por la confederación voluntaria de las tribus indígenas. No es una colonia europea lo que se trata de aclimatar sobre la servidumbre de los conquistados, sino una república libre, sin aduanas, ni monopolios, ni peajes, ni persecución religiosa; con acceso libre á la inmigración de todas las nacionalidades, sobre la base del reconocimiento de la propiedad territorial en las tribus indígenas, y de la autoridad admitida por ellas en sus caudillos.

¡Cuán otra hubiera sido nuestra suerte si las colo-

nizaciones europeas del siglo XVI hubiesen sido guiadas por estos principios, como lo fué la de Guillermo Penn en lo que hoy es Pensilvania!

Tamalameque, ó sea el pueblo de este nombre, está hoy una legua hacia el interior. Las aguas del río, retirándose de su antiguo cauce, han dejado el pueblo en medio de la sabana que se extiende hacia el oriente, con daño considerable de sus pocos habitantes. Es, sin embargo, un pueblo industrioso, que no se ha dejado abatir por esta desgracia, según fuí informado.

CAPITULO XIX

DEL BANCO Á BARRANQUILLA

El Banco. — Los jefes liberales muertos en la Humareda. — La Humareda. — Principia el Bajo Magdalena. — El brazo de Loba. — Magangué. — Tacaloa. — La batallla de Tenerife. — Hermógenes Maza. — Calamar. — Las tardes en el Magdalena. — *The Muddy Magdalene.* — Las cercanías de Barranquilla. — Recapitulación de las distancias.

Á cinco leguas y media de Tamalameque está el Banco, en la orilla derecha del Cesar, que en este mismo sitio desemboca en el Magdalena. La población, situada en una colina de poca altura, que la defiende de los derrames del Cesar, tiene algunas casas de teja, si bien la mayor parte son de paja, y presenta un aspecto aseado, bello y simpático. Á la llegada del vapor se precipita sobre la cubierta una nube de traficantes en busca de panelas y tabaco de Ambalema, y en solicitud de realización de una variedad de artículos de producción del pueblo, que dan idea del carácter industrioso de sus pobladores. Conservas de dulce, bizcochos de maíz, turpiales y sinsontes, escobas y sombreros de palma, totumas con labrados de flores y pájaros, barnizadas de diversos colores, artículos de loza porosa de barro, como tinajas, ollas, ca-

llanas, vasijas pequeñas, y esteras de *chingalé*, constituyen la masa principal de ellos. Estas últimas, fabricadas con el junco de las ciénagas del Cesar, forman un artículo de valor no despreciable, que va á surtir los menajes del alto y del bajo río, y llegan á Bogotá en cantidades notables. Las hay de todos tamaños y colores, desde una vara en cuadro hasta tres y cuatro de largo, y una y media ó dos de ancho. El tamaño más común es de dos y media varas de largo y una y cuarto de ancho, y se venden á un precio medio de $ 6 á $ 9 docena, según su calidad y labores. Quizás pasan de mil docenas las que allí se expenden anualmente, pues forman el elemento principal de la cama de los habitantes del río, desde el boga acomodaticio hasta el más exigente ricacho. Si para su fabricación se introdujese alguna maquinaria que ayudase el trabajo de las mujeres, abaratando su valor, no hay duda que el consumo llegaría á cantidades diez ó doce veces mayores.

Subiendo á la plaza del pueblo encontré, en el centro de ella, una muestra de cultura y delicadeza de sentimientos, que llamó vivamente mi atención. En ese lugar habían sido sepultados, el día 18 de junio de 1885, los restos de *Pedro José Sarmiento*, *Daniel Hernández*, *Fortunado Bernal*, *Bernardino Lombana* y *Plutarco Vargas*, generales del ejército federalista, muertos en la sangrienta hecatombe del día anterior en la playa del *Hobo*, frente á la Humareda. Vencida la causa á que habían ofrendado su vida, era de temer, en la embriaguez desatentada de las pasiones políticas, algún ultraje á los restos de esos cam-

peones. Pero no : las señoras del Banco tomaron bajo su protección esos huéspedes indefensos; rodearon sus sepulcros con una decente verja de madera, y plantaron flores en ese triste recinto. Amigas ó no de la memoria de esas víctimas, sólo sintieron el respeto debido á la desgracia de los que ofrecieron cuanto tenían en holocausto á sus convicciones y á su fe.

LA HUMAREDA

Al pasar por Tamalameque el vapor se detuvo frente á un *hobo*, árbol que crece en toda la orilla del río y que da su nombre á la playa en donde se efectuó en 1885 el reñido combate bautizado con el nombre de *La Humareda :* entre los pasajeros se encontraban algunos que habían sido actores en él, y naturalmente pude obtener algunos detalles acerca de ese trance funesto de lucha fratricida.

El ejército federalista del Norte y del Atlántico, reunido, desalentado con la pérdida de sus posiciones en Santander y Boyacá y con los desastres repetidos, ya definitivos para sus armas, en el Tolima, Cauca, Antioquia y Panamá, acababa de sufrir un terrible rechazo en los muros de Cartagena. Para completar lo desesperado de su situación, un ejército conservador acumulado en esta última ciudad, con refuerzos recibidos de Antioquia por la vía de Ayapel, y del Cauca por la de Panamá, y otro que amenazaba desde Ocaña y El Carmen con invasión sobre el Banco y Mompós, situado ya en Tamalameque, sólo dejaban abierta la vía del Magdalena á favor de la posesión de los vapo-

res del río. Sirviéndose de ellos, y probablemente con el objeto de cambiar el campo de los Estados de la Costa, ya difícil de conservar, por el de Santander, en donde esperaba encontrar grandes recursos de opinión y mejores climas para sus soldados, aquel ejército, digo, reanimado con el regreso de un jefe prestigioso — el general Camargo — resolvió abandonar al enemigo su base de operaciones en Barranquilla y romper en Tamalameque uno de los eslabones de la cadena que principiaba á estrecharse sobre él.

En cinco vapores y una draga, antes destinada á la limpia del lecho del río, movió sus fuerzas hacia el Banco, el 11 de junio, en número de dos mil hombres, número que el general Reinales, uno de los jefes del ejército conservador, con amplia ocasión de haberlo conocido, estimó en menos.

En Tamalameque, cuatro leguas arriba de este lugar, estaba situado el enemigo, á órdenes del general Quintero Calderón, y sus fuerzas se componían de tres batallones de voluntarios y milicias, reforzados en esos mismos días por el 23 *de Línea* y una batería de artillería, que por el río, en el vapor *Emilia Durán*, condujo desde Honda el general Reinales. Este ejército probablemente no pasaba de 1,200 : establecido sobre la playa, en un sitio en que el río se estrecha, cubrió su frente con empalizadas de grandes árboles, dejando huecos para su artillería y pozos para rifleros en medio del bosque, á sus costados, defendidos, además, por caños y ciénagas de difícil acceso.

El choque hubiera podido evitarse : los vapores habrían podido pasar por el frente, limitándose á con-

testar los fuegos de la ribera, y la fuerza conservadora pudo retirarse hacia el interior; pero unos y otros estaban deseosos de venir á las manos, y el desafío fue aceptado por ambas partes. Los buques se movieron del Banco á las siete de la mañana del 14; fondearon al frente de las trincheras, y el fuego de artillería y fusilería empezó por ambas partes con furia á las nueve. Á las doce ordenó el general Camargo un desembarco por los dos extremos de la línea enemiga; orden cuya interpretación originó un sentimiento de susceptibilidad por parte de los jefes que debían cumplirla, y los condujo á precipitarse todos, con pocas precauciones, al asalto de trincheras defendidas con un ardor igual al del ataque. En pocos momentos habían perdido los federalistas siete jefes importantes de sus tropas y gran número de soldados; pero el campamento enemigo fue tomado con casi todos sus defensores, cañones, armas y municiones. Seiscientos muertos y casi otros tantos heridos — la tercera parte de los combatientes — quedaron en el campo. Era una victoria de Pirro.

Según refiere un testigo ocular — el señor Rudesindo Cáceres — las últimas palaras del general Pedro J. Sarmiento fueron éstas : « Muero satisfecho por haber cumplido mi deber ».

Al simpático Daniel Hernández, á pesar de lancinantes dolores de una herida en el estómago, no le desamparó hasta el último instante su sonrisa habitual.

Al recibir Luis Lleras, de abajo arriba, sobre la trinchera, el bayonetazo en el pecho que le causó la

muerte: « ¡Qué fatalidad! », exclamó por última vez.

Herido en el estómago por una bala de cañón Bernardino Lombana, decía á los amigos que deseaban proporcionarle alivio: « Mi herida es mortal; pero aún tengo tiempo para fumar un cigarrillo ».

Al recibir Fortunato Bernal el primer balazo que le atravesó el corazón: « No es nada — dijo — ¡Adelante! », cuando otro balazo puso término final á su marcha.

Mostráronme los sitios adonde arribaron los vapores á efectuar el desembarco de sus infanterías; el lugar en que el terreno fué disputado en combate de arma blanca; la dirección por donde, en uno y otro extremo de la línea, los asaltantes buscaron al fin el medio de flanquear las trincheras; el árbol á cuya sombra fue sepultado el cadáver de Capitolino Obando, á la orilla misma del río; el puesto en que el vapor *María Emma* alumbró con su llama, durante la noche, esa escena de horror. Embebido en la vivacidad de esas relaciones, llegó un instante en que me pareció oír levantarse de esa playa inhospitalaria el clamor de los heridos, bajo un sol de fuego y sin esperanza de auxilio humano; creí ver sobre la ribera arenosa la fúnebre línea de tantos cadáveres; sentí llegar las sombras de la noche anunciando á los agonizantes el único descanso para sus dolores en el regazo de la muerte. Olvidé cuál era el lado á que en un principio se inclinaban mis simpatías, y la imaginación sólo me representó, de una y otra parte, conciudadanos, hermanos míos todos, llevados á ese teatro de furor desencadenado por el destino ciego é incom-

prensible que preside á la formación de las naciones. Creí oír, al través de la distancia, el lamento que se levantaba del fondo de tantos hogares huérfanos y enlutecidos.

— ¿Hasta cuándo — pregunté á la Providencia — durará el reinado de esa fatalidad horrible, que parece envolver en dolores y lágrimas el alumbramiento de las ideas que la pobre humanidad cree dirigidas á la fundación de la paz y del amor? — ¿Cuándo llegará á fundirse en un solo sentimiento de libertad y concordia la aspiración desordenada hacia el bien, en cuyo término sólo encontramos hoy los demonios de la ambición y del odio?...

De Bodega Central al Banco se recorren veinticuatro leguas, divididas así:

De Bodega Central á Puerto Nacional.	5	leguas.
De Puerto Nacional á La Gloria . . .	$7\frac{1}{2}$	—
De La Gloria á Regidor	1	—
De Regidor á San Pedro.	2	—
De San Pedro á Tamalameque. . .	3	—
De Tamalameque al Banco	$5\frac{1}{2}$	—
	24	leguas.

Como llevo dicho, en el Banco se aparta del curso sur-norte la mayor parte (se calcula que las siete décimas) de las aguas del Magdalena, y se dirige por el brazo de Loba hacia el occidente en busca de las del Cauca, y aquí empieza lo que hemos convenido en llamar Bajo Magdalena. Una recta que se prolongue

del Banco hacia el oriente, tropezará á las diez ó doce leguas con la frontera de Venezuela, en la cumbre de la sierra de Motilones; otra que se extienda cuarenta al occidente, terminaría en Punta Arbolete, sobre el Atlántico, en los límites del Cauca con Bolívar. Por consiguiente, el Banco tiene al norte los valles del río Cesar, ricos en ganados; al sur las sabanas de Tamalameque y los fértiles terrenos de la isla de Papayal, en cuyo caño del mismo nombre desemboca el río Moja; al oriente, á muy corta distancia, las tierras frías de la cordillera Oriental, y al occidente, la prodigiosa red navegable que el Cauca, el brazo de Loba, el San Jorge y los brazos de Mojana, Perico y Sicuco forman sobre las sabanas de Ayapel y Corozal. El porvenir de este pueblo es, pues, brillante.

Enderezando la proa al occidente, el vapor se lanza por el brazo de Loba; tropieza á dos y media leguas con las piedras de *Juana Sánchez*, frente al pueblo del mismo nombre, y á las cuatro leguas con el pueblo de Barranca de Loba. Cuatro leguas adelante se aparta, á la derecha, el caño Sicuco, que corta en dos la grande isla de Mompós, y algunos centenares de metros más abajo entra el primer brazo del Cauca por la orilla izquierda. No sé si es preocupación mía, ó si el fenómeno habrá sido observado por otros viajeros; pero en este punto he creído siempre percibir un fuerte olor de pantanos en descomposición, una atmósfera de miasmas palúdicos concentrados, que no he sentido en ninguna otro parte del Magdalena.

Á cosa de veinte leguas arriba de este sitio, el

Cauca se divide en dos brazos principales : al occidente, el de Mojana, que va á recibir las aguas del San Jorge, desprendido de la cordillera Occidental, río que se divide también en cuatro brazos ó caños antes de su confluencia; y hacia el oriente ó lado derecho continúa la masa principal del Cauca. Ocho leguas abajo del pueblo de Barranca de Loba tributa al Magdalena el brazo de *Guamal* del Cauca, y se encuentra el pueblo del mismo nombre sobre este río. Á las seis leguas entra el brazo de *Perico*, del Cauca, en donde se encuentra el pueblo de El Retiro; una legua más abajo, la masa principal del San Jorge, y en seguida, á las cuatro leguas, se llega á la importante población de Magangué.

En las veinticinco leguas que median entre el Banco y Magangué hay muchas poblaciones pequeñas á una y otra orilla del brazo de Loba. Las principales, y sus distancias entre una y otra, son las siguientes :

Del Banco á Barranca de Loba . . .	4	leguas.
De Barranca de Loba á Guamal . . .	8	—
De Guamal á Barbosa	6	—
De Barbosa á Magangué	7	—
	25	leguas.

Aparte de éstas se encuentran las de Juana Sánchez, Pinillos, La Cruz, El Retiro y otros caseríos pequeños, cuyo nombre no recuerdo. Toda esa región, bastante poblada, está provista de dehesas abundantes en ganados. Los derrames del río, en sus avenidas, traen del Alto Magdalena abundantes cantidades de hierba de pará que, depositándose en las tierras bajas,

han cubierto naturalmente con esta vegetación los playones por leguas enteras, con gran beneficio para los pobladores y sus ganados, los cuales, gracias á este forraje muy alimenticio, tierno y abundante, han debido de mejorar notablemente en calidad. Sin embargo, en ninguna parte, ni en Magangué, se ven señales de agricultura algo adelantada; ni la chimenea de un trapiche, ni buenas *corralejas*, ni labranzas de cacao ó de tabaco : nada, excepto pequeñas plataneras, maizales de muy corta extensión, corrales mal conservados y algunos frutales en las inmediaciones de las casas de campo (pajizas todas), siendo el mango el más común de ellos. No se encuentran señales de esos magníficos bosques de naranjos que se veían en la ladera de Margarita, por el brazo de Mompós, cuyas frutas eran de una calidad no sobrepujada por ninguna otra en América ni en Europa.

Magangué es una población importante, que requiere ya defensas contra las avenidas del río. Diques de tablas y pilotes de madera incorruptible, sostenidos por terraplenes de tierra, no serían muy costosos, darían suelo firme á sus labranzas y mejorarían inmensamente las condiciones del clima; pero requieren una considerable extensión á lo largo del Magdalena y del último brazo del San Jorge, que rodea el suelo adyacente por el oeste.

Una legua hacia el norte de Magangué devuelve el río Sicuco sus aguas al Magdalena, y cinco más adelante entra el brazo de Mompós, en el sitio llamado Boca de Tacaloa, ocupado á la izquierda por el pueblo de este nombre, y á la derecha por el de Pinto,

ambos en territorio de Bolívar. La playa de Tacaloa es el sitio más frecuentado por los caimanes que he visto en el río. En una tarde serena, antes de hundirse el sol, vi una vez más de doscientos en un circuito de menos de dos fanegadas. Á pesar de verse reunidas allí por primera vez las aguas de tres ríos caudalosos, no se nota diferencia en el volumen del río. Su anchura no pasa de 800 metros, pero su profundidad es ya mucho mayor. Podría dar entrada hasta aquí á buques de mar de 2,000 á 2,500 toneladas.

Vienen en seguida los puertos de Tacamocho, Zambrano, Jesús del Río y Tenerife, á distancias de siete y media, ocho, dos y media y dos leguas, respectivamente. Del segundo y el tercero de éstos parten caminos al interior de las sabanas de Corozal, principalmente hacia el Carmen (de Bolívar), que es el centro agrícola y comercial de esta región, y en donde se recoge la mayor parte del tabaco cosechado en ella. Ordinariamente se pasa por estos pueblos, á la bajada, durante la noche, pues en los dos primeros días de viaje se duerme en Puerto Berrío y en las inmediaciones de Bodega Central; y saliendo de aquí por la mañana, la noche empieza cerca del Banco. Si se logra pasar con luz las piedras de *Juana Sánchez*, la navegación continúa toda la noche; si al contrario, se pernocta antes de pasarlas, y el viaje continúa al amanecer. Á mí me tocó siempre pasarlas durante la noche, por lo cual no puedo dar noticia del aspecto que presentan; pero observé en ellas movimiento de pasajeros y de carga y descarga de bultos, lo que me hace suponer que su actividad comercial es importante.

Tenerife es el sitio del célebre combate fluvial dado por Maza el 20 de junio de 1820 contra el coronel español Vicente Villa, combate que aseguró la posesión de todo el río Magdalena á los patriotas.

Á consecuencia de la derrota de la flotilla española en Barbacoas, cinco meses antes, los restos de ésta, reforzados por el brigadier Ruiz Porras desde Santamarta, ocupaban la fuerte posición del Banco, que es llave del Bajo Magdalena, cubriendo con baterías de artillería los peñones que dominan el río, y desde este punto rechazaron las fuerzas sutiles independientes que en prosecución de su triunfo habían descendido hasta allí; pero, habiendo bajado Córdoba por el Cauca hasta Magangué, y situándose así á la espalda de los peninsulares, éstos abandonaron esa posición formidable y bajaron á situarse en Tenerife. El historiador Restrepo describe así la célebre victoria de Maza:

« El teniente-coronel Hermógenes Maza se unió en Mompós, el 22 de junio, á la fuerza de Córdoba, llevando siete pequeñas embarcaciones de guerra y algo más de cien fusileros. De común acuerdo resolvieron atacar inmediatamente la escuadrilla española, muy superior en fuerza. Componíase ésta de once buques bien tripulados, armados con cañones de grueso calibre y regidos por buenos oficiales de la marina española; por el contrario, las embarcaciones llamadas de guerra de los patriotas sólo tenían pedreros, que ni aun montados estaban, sino atados con sogas sobre maderos. Sin embargo, los dos jóvenes oficiales, Córdoba y Maza, con una audacia que rayaba en temeridad, no dudaron un momento que vencerían á los realistas : así, dejando á Mompós, navegaron río abajo hacia Tenerife.

» Antes de avistar á los enemigos, el comandante Córdoba desembarca guiando una columna de infantería para arremeter á los españoles, que sabía ocupaban la fuerte posición de Tenerife. Maza, con sus pequeños buques, parte á las cinco de la mañana del 20 de junio y navega contra los enemigos con la intrepidez que siempre le caracterizó en la guerra de

la Independencia. Los realistas no aguardaban el ataque, y fueron sorprendidos. Mientras dan sus disposiciones para la defensa, llegan los buques de los patriotas arrastrados por la corriente; el humo y la confusión impidieron á los españoles reconocer cuán débiles eran las fuerzas de los independientes. Éstos corren al abordaje de los buques enemigos. Vuélase el de mayor fuerza, regido por el comandante don Vicente Villa, bien fuera porque éste le puso fuego para libertarse del deshonor ó vergüenza de caer en manos de los rebeldes, bien porque se incendiara la pólvora por alguna casualidad. Los demás fueron tomados en breve y degollados más de doscientos hombres de infantería que los guarnecían, pues solamente se hicieron veintisiete prisioneros...

» Nueve buques de guerra con su armamento, fusiles y municiones cayeron en poder de los patriotas.

» Un solo buque había escapado de la refriega, pero en Sitionuevo fué tomado por fuerzas sutiles, armadas en Barranquilla por el almirante Brion, que regía José Padilla (1). Córdoba ocupó á Barranca sin resistencia alguna. Apoderóse allí de un abundante tren de obuses, cañones, balas y otros aprestos militares que el gobernador de Cartagena, don Gabriel de Torres, enviaba á Mompós...

» Con el inesperado acontecimiento de Tenerife, los españoles huyeron de todas partes á encerrarse en Cartagena »..

¡ Horrores de la guerra civil ! Córdova y Maza venían de las campañas de Venezuela envenenados con el recuerdo de las crueldades de Boves y Morales. La humanidad recobró sus derechos cinco meses más tarde en el tratado de regularización de la guerra celebrado entre Bolívar y Morillo.

Despejado así el Magdalena, Santamarta y Cartagena, ocupadas aún por fuerzas españolas considerables, volvieron al seno de la patria : Santamarta, el 11 de noviembre, después del encarnizado combate de la Ciénaga en el día anterior, en el que Padilla y Maza,

(1) El almirante Padilla. Si bien nunca recibió en vida esta graduación, la gratitud del pueblo colombiano se la ha conferido después de su muerte.

á órdenes del general José María Carreño, hicieron prodigios de valor; Cartagena, algunos meses más tarde, por haber sido suspendidas las operaciones del sitio durante más de cuatro meses, á virtud del armisticio de Trujillo, celebrado entre Bolívar y Morillo el 21 de noviembre de 1820. Con todo, nada pudo resistir al arrojo singular de Padilla, quien, habiendo introducido en la bahía sus fuerzas sutiles, abordó y destrozó bajo los cañones enemigos de la plaza la escuadrilla española, se apoderó de los buques que por dos ocasiones pretendieron llevar á ésta provisiones, obligó á rendirse por hambre los castillos de Bocachica, y fué el alma de los ataques contra la ciudad, cuya rendición (en septiembre de 1821) no fué menos gloriosa que el sitio sostenido por sus habitantes en 1815.

Á Tenerife siguen los pueblos de Nervití, Heredia, Buenavista y Calamar. Este último, en el punto de partida del caño del Dique, desprendido aquí del cañón del Magdalena en busca del mar vecino á Cartagena.

El caserío de Calamar ha emigrado sucesivamente en los últimos sesenta años de Barrancavieja á Barrancanueva, y de aquí al sitio actual, en donde la fortuna parece haberle sido más próspera, á juzgar por algunas casas de cal y canto, almacenes mejor provistos y alrededores algún tanto libres de la maleza y rastrojeras que tanto afean los pueblos del Magdalena, sin exceptuar á Magangué. Sin embargo, el área se ve rodeada de caños de los derrames del río, poco tranquilizadores en los grandes inviernos. La prosperidad de este pueblo depende de la solidez que su dé á los

trabajos de canalización del Dique; pero ahí está el busilis: en esos trabajos no ha presidido hasta ahora ningún plan científicamente concebido, ni menos perseverantemente ejecutado; de suerte que ellos han consumido inútilmente inmensas sumas.

Calamar es el punto de conexión de las líneas de vapores que parten de Barranquilla y Cartagena hacia el interior, lo que comunica á sus calles y almacenes una actividad poco conocida en la generalidad de la del río.

Las 31 ½ leguas de distancia entre Magangué y Calamar se descomponen así:

De Magangué á Tacaloa.	6	leguas.
De Tacaloa á Zambrano.	9 ½	—
De Zambrano á Jesús del Río. . . .	2 ½	—
De Jesús del Río á Tenerife.	2	—
De Tenerife á Nervití	3 ½	—
De Nervití á Heredia.	2	—
De Heredia á Buenavista.	2 ½	—
De Buenavista á Calamar	3 ½	—
	31 ½	leguas.

Las 21½ leguas que nos faltan aún para llegar á Barranquilla se hacen con más rapidez y confianza, ordinariamente de noche. En la última comida á bordo suele el capitán festejar á los pasajeros con un *pudding* inglés y algunas botellas de champaña; de sobremesa, ó tomando el café en la proa, se disfruta en ocasiones del magnífico espectáculo que presenta la coincidencia de la puesta del sol y la salida de la luna.

No hay una nube en el cenit, las brisas del mar llegan hasta nosotros, el sol desciende rojo, espléndido, como en un trono de nubes de oro y de púrpura, y sus resplandores proyectan al través del bosque las formas de los árboles, como titanes rodeados de llamas que extienden sus brazos en desesperación; empiezan á brotar las estrellas sobre un cielo de plata, y luego avanza la sombra cubriendo con un cendal de misterio lo que momentos antes reverberaba de luz.

Pero en ese instante asoma en la parte opuesta del horizonte un resplandor dulce y tímido, semejante al preludio de una oración; la bóveda celeste parece teñirse con tintes semejantes á los del pudor de una virgen; aparece en la penumbra el primer segmento de una corola de plata, ante el cual cree uno ver reanimarse la naturaleza soñolienta, y las olas adormecidal del río se tornan en un inmenso espejo, circundado por el marco de sombra que al rededor le forma el bosque impenetrable. Entonces cesa la charla de los pasajeros, absortos en la contemplación de ese grande espectáculo; el espíritu vuela á las regiones de lo infinito, y por algunos instantes se experimenta una emoción deliciosa que nada en las obras del hombre pudiera engendrar.

En una de esas ocasiones el capitán del vapor, hijo de las riberas del Ohío, á quien el recuerdo de las bellezas de su patrio río no impide apreciar las del nuestro, rasgueando una guitarra, nos dió en gratísimo recitado las impresiones de algún rudo poeta americano en su lengua natal. Helas aquí :

THE MUDDY MAGDALENE

In the wilds of fair Colombia, near the equinoctial line,
Where the summer lastsfor ever and the sultry sun doth shine,
There is a charming valley where the grass is allways green.
Through which flows the rapid waters of the Muddy Magdalene.

On whose banks stand ruined cities where the Spaniards dwelt of old;
And revelled on the luxury of a bloody gotten gold;
But their reign hath passed away, and o'er their graves the grass is green,
Still your waters o'er go rippling on oh! Muddy Magdalene

You've the tiger in your jungle, and the caiman fierce and free,
And the deadly serpent coiled beneath the shapely mango tree.
The broad-leaved waiving-plantain and pinted sugar cane,
On your margin you have golden fruits oh! Muddy Magdalene.

In ages past and gone ere the white man hither drew,
No bark disturbed your waters, save the indian's light canoe.
Now you've lordly steamers passing swiftly by your banks of green,
Whose prows disdain your currents strong oh! Muddy Magdalene.

The snow on old Tolima by the avalanche is riven,
And down in torrid regions through the mountains gorges driven,
Rushes wildly down in torrents, through the valleys green,
To mingle with the waters of the Muddy Magdalene.

The forest on your banks by the floods and earthquake torn
Are madly on your bosom to the mighty Ocean borne.
May you still roll on for ages and your grass be allways green.
And your waters aye be cool and sweet oh! Muddy Magdalene.

Algún bardo colombiano ha vertido al español estas estrofas, populares entre los capitanes, ingenieros, pilotos y aun empleados inferiores de los buques del río. La traducción dice :

AL TURBIO MAGDALENA

En Colombia, hermosa reina de un imperio tropical
Donde el sol va siempre en triunfo y el verano es inmortal,
Hay un valle delicioso, viva imagen del Edén,
Que fecunda con sus aguas el revuelto Magdalén.

En sus bordes quedan rastros del poder del español,
Hondas huellas del gigante que alumbrara siempre el sol;
Pero ya ni los sepulcros de sus sátrapas se ven.
Ni la sangre que te dieron, ¡oh revuelto Magdalén!

Por tus breñas ronda el tigre, por tus playas el caimán,
Y tus mangos primorosos, á la sierpe sombra dan.
Y el bananío y la áurea caña de tus brisas al vaivén
Se retratan en tus aguas, ¡oh revuelto Magdalén!

Otro tiempo cuando el blanco no asomaba por aquí,
Sólo el indio en su canoa resbalaba sobre ti.
Hoy vapores soberanos con bufido de desdén
Ensordecen tus raudales, ¡ oh revuelto Magdalén !

Cae á veces del Tolima el alud desolador,
Y en las cuencas de los montes, escondiéndose traidor,
Derretido al sol de fuego, derrumbando su sostén,
Rueda súbito en torrentes al revuelto Magdalén.

Lluvias, rayos, terremotos, acostumbran desgajar
Tu magnífica diadema de floresta secular;
Pero el sol restaura siempre cada joya de tu sien
Y eres siempre fresco y dulce, ¡ oh revuelto Magdalén !

El vapor se desliza por delante de las poblaciones del Cerro de San Antonio, Piñón, Mata de Caña, Remolino y Sitio nuevo, todos pertenecientes á la orilla oriental ó derecha (Estado del Magdalena), pueblos importantes por su agricultura y su comercio. En la orilla del río, al frente de las poblaciones, se ve el principio de diques de tablas y pilotes de madera para defensa contra las avenidas; el bosque empieza á notarse más distante; los ganados y las cercas de madera abundan; las rozas de maiz, los árboles frutales, casas de mejor aspecto, son de más frecuente aparición,

Á la izquierda la llanura es baja y permite extender la vista á largas distancias : las poblaciones de Soledad, Sabanalarga y Santo Tomás, están distantes del río; pero se ven numerosos cultivos. Á la derecha se levantan las montañas colosales de la Sierra Nevada, cuyas cimas llegan á más de 5,000 metros de altura; cerca del río abundan las ciénagas, pero se observa que detrás de ellas hay terrenos altos donde pueden refugiarse los ganados en caso de inundación; la palma de Sará ó de Saray, elegante, vistosa, domina en el paisaje, y parece que la propagan y cul-

tivan, principalmente porque sus hojas dan techo á las casas de los campos y de los pueblos.

La vegetación es magnífica en ambas orillas. El mango de follaje brillante y tupido en copa redonda; el plateado cantagallo; el madroño, de ancho ramaje, verde profundo en el anverso de las hojas, con visos bermejos en el reverso; el gigante caracolí, rey de la selva, que se complace en las frescas orillas de las quebradas; el magnolia (importado, según creo, de los bosques de la Florida, en la América del Norte), que rebosa de juventud y alegría y es hoy el orgullo de los jardines en el Mediodía de Europa: pero sobre todo, representante de la belleza tropical, nuestro almendrón, — tan distinguido por su almendra exquisita como por su follaje sin igual — de hojas grandes de verde claro, que se torna en rojo encendido á la mitad del verano, y en violeta oscuro á los comienzos del invierno, con lo cual, visto en lontananza, toma la apariencia de un ramo gigantesco de flores. Á la izquierda empiezan á divisarse las torres de la iglesia y de la bomba del acueducto; á la derecha se prolonga una llanura que, quizás por el color oscuro de la vegetación, parece á un nivel inferior al del río, cubierta de palmeras, confundiéndose en la penumbra con la línea del mar, cuya resaca se alcanza á sospechar en un gemido profundo traído por instantes en alas de los vientos.

Pasamos ya por el frente de la ciudad, edificada en la parte más honda de la sabana: el pito de la máquina del vapor la saluda con ronco bramido, llegamos á la boca del *Caño de abajo*, y nos despedimos de

esa serie de paisajes magníficos que, durante tres días, hemos venido contemplando. Dejamos, pues, con pesar esa vida de contacto intimo con la naturaleza potente de nuestra zona, y recordando la invocación de Espronceda en el *Diablo Mundo*, la recitamos como un adiós :

Tú la hoguera del sol alimentas,
Tú revistes los cielos de azul,
Tú la luna en las sombras argentas,
Tú coronas la aurora de luz.

Gratos ecos al bosque sombrío,
Verde pompa á los árboles das,
Melancólica música al río,
Ronco grito á las olas del mar.

Estamos en Barranquilla. Hemos recorrido en setenta y dos horas, de puerto á puerto (de Caracolí al muelle del ferrocarril de Bolívar), las doscientas una leguas que separan estos dos extremos, y las hemos vencido en cuarenta y cuatro horas de vapor. Con máquinas un poco más poderosas en los vapores, que permitiesen una rapidez de diez y seis millas por hora, á la bajada, esta distancia sería recorrida en dos días, así :

Primer día, en doce horas de vapor, de Yeguas á la Boca de Opón.	63	leguas.
Segundo día, doce horas de vapor, de Opón á Barranca de Loba.	60	íd.
Noche del segundo día, doce horas de vapor, de Barranca de Loba á Calamar.	57	íd.
Mañana del tercer día, cinco horas de vapor, de Calamar á Barranquilla. . .	21	íd.
Total.	201	leguas.

La subida pudiera hacerse, á ocho millas por hora, en ochenta horas de vapor y cuatro días y medio de viaje efectivo; pernoctando en la tercer jornada en la Boca de Opón, y en la cuarta en Nare, ó tal vez en Puerto Niño; lo que no tendría nada de imposible, pues ya se han hecho algunos viajes en poco más de cinco días : entre ellos el segundo del vapor *Vengoechea* en marzo de 1866, y uno del vapor *Montoya* en noviembre de 1886.

Concluído el ferrocarril de Girardot, el viaje de Bogotá á Barranquilla sería obra de tres días á la bajada, y seis ó siete á la subida. Las familias de Bogotá podrían mudar temperamento á la orilla del mar con más comodidad que en Anapoima ó Tocaima.

Con vapores directos de Sabanilla á Nueva York, que hiciesen siquiera quince millas por hora (los nuevos de la carrera entre Nueva York y Liverpool ó el Havre, caminan á razón de diez y ocho millas por hora), esas seiscientas leguas se harían en cinco días y medio, y Bogotá quedaría á diez ú once días de Nueva York, y á diez y seis ó diez y siete de los puertos europeos. ¡Cuánta vantaja para las operaciones comerciales no daría esta economía de tiempo!

Daré un resumen de las distancias entre los principales puntos de escala de Honda á Barranquilla.

De Honda á la boca del río de La Miel (Buenavista).	21	leguas.
De Buenavista á Puerto Berrío. . .	24	id.
Pasan.	45	id.

Vienen.	45	lgs.
De Puerto Berrío á Carare.	15	id.
De Carare á la Boca de Sogamoso. .	15 ½	id.
De Boca de Sogamoso á Boca de Lebrija.	30	id.
De Boca de Lebrija al Banco. . . .	25	id.
Del Banco á Magangué.	25	id.
De Magangué á Calamar.	31 ½	id.
De Calamar à Barranquilla . . .	21 ½	id.
Total desde Honda.	208 ½	lgs.

CAPÍTULO XX

DE BARRANQUILLA Á COLÓN

Los afueras de Barranquilla. — El ferrocarril de Bolívar. — Salgar. — El mar. — La salida del sol. — Cartagena otra vez. — Las costas del Darién y sus indígenas.

De Barranquilla á Salgar, puerto de embarque para el exterior, hay establecido, como dejo dicho, un ferrocarril de vía angosta (3 pies entre rieles) de catorce millas de extensión, que recorre el tren ordinariamente en hora y media, al través de una llanura arenosa, cubierta quizá en otro tiempo por las aguas del mar. Al salir de Barranquilla la línea sigue un curso paralelo al Magdalena, en dirección sur norte; pero frente á las Bocas de Ceniza se inclina hacia el oeste, costeando la playa sur del antiguo puerto de Sabanilla, hasta el embarcadero de Salgar.

En este punto la costa se levanta en una serie de peñones de cuarenta á cien metros de altura perpendicular sobre el mar, en el primero de los cuales hay una gran casa de cal y canto, que en un principio sirvió de aduana, hoy abandonada y casi en ruina. Siguiendo algunos centenares de metros hacia el oeste, en la cumbre de otro peñón y frente al fondeadero de la bahía exterior del Nisperal, se alza la Vigía que

anuncia á los empleados del resguardo en Salgar la entrada de los buques.

Al salir de Barranquilla se encuentran algunas quintas semiurbanas, rodeadas de jardines y árboles frutales hasta un cuarto de legua de los afueras : después — sin más excepción que una quinta de bonita arquitectura y aspecto lujoso, construída por un extranjero cerca del río — domina la maleza, salpicada á trechos de pequeños espacios limpios en que pacen algunas vacas de regular calidad. No parece estéril el terreno: pero ni una casa ni una labranza se alcanzan á ver en toda esa extensión, que pudiera ser en extremo productiva; hecho que no me he podido explicar. Verdad es que en esa comarca falta población y sobran tierras que poder ocupar; pero la situación de éstas, entre el puerto principal de la República y la ciudad más importante del valle del Magdalena es tan privilegiada, que el fenómeno nececita otra explicación. ¿Es malsano el clima? ¿Pertenece esa tierra á propietarios egoístas que no pudiendo cultivarla tampoco quieren que otros la cultiven? ¿Hay alguna dificultad con respecto á los títulos de propiedad? Si la falta de agua potable en esa extensión ha sido hasta ahora un obstáculo, ese pudiera ser obviado por medio de cisternas ó de pozos artesianos : de todos modos, esos eriales en la inmediación de una ciudad importante dan triste idea del espíritu de empresa de sus pobladores, y muestran cuán vasto campo de trabajo presenta esa comarca á los futuros inmigrantes.

Otro tanto puede observarse en la población de

Salgar, en la cual no hay un hotel en donde pasar la noche cuando el pasajero desembarca después de las cinco de la tarde, hora de los últimos trenes para Barranquilla, ni un restaurante en donde encontrar almuerzo ó comida á ningún precio, ni una casa que ofrezca abrigo contra el sol en las horas del día. Los que llegan allí con el objeto de embarcarse se ven forzados á dirigirse al buque sin demora. Así lo hicimos diez viajeros del interior que habíamos tomado pasaje en un buque que hacía rumbo para Nueva Orleáns, con escala en Cartagena y Colón; del ferrocarril nos dirigimos al remolcador que hace el servicio entre el muelle y los buques fondeados en el Nisperal, y media hora después estábamos á bordo del *Texan*, vapor inglés de Liverpool, perteneciente á la línea de Harrison.

Antes de partir, el capitán deseaba conocer el fondeadero de Portobelillo, situado al norte de la entrada de la bahía del Nisperal, al abrigo de la isla Verde, que por esta parte cierra el extremo occidental de la bahía; invitado por aquél bajé al bote y nos dirigimos hacia el nuevo puerto proyectado, al cual llegaban ya los rieles de una prolongación de doce kilómetros al ferrocarril de Barranquilla. De los sondajes tomados resultó que á poco menos de doscientos metros de distancia de la playa había un fondo limpio y constante de más de treinta pies, protegido de los vientos del sur por los cerros de la costa, de los nortes por la isla nombrada, y sólo expuesto á los del oeste, allí no muy temibles. Formé con ese motivo la esperanza de que al regresar podría tomar el tren en el mismo muelle al bajar del vapor, sin peligro de las incomo-

didades que hoy ofrece el desembarco en Salgar. ¡Esperanza frustrada, como tantas otras en nuestro país! pues ocho meses más tarde, en una furiosa tempestad, el mar barrió la isla Verde y rompió en varias partes la carrilera tendida sobre la playa de arena que cierra el puerto de Sabanilla.

Á las cinco de la tarde recogió anclas el vapor, un cañonazo anunció la partida, y á las seis nos encontrábamos fuera del puerto, contemplando en silencio, no sin emoción, la inmensa soledad del Océano, á tiempo que el sol se hundía majestuoso debajo de las olas y empezaba á perderse de vista la última línea angosta de las playas.

Treinta y cinco años antes había formado yo conocimiento con el mar; le había visto por primera vez llegando á Cartagena por el camino de tierra de Calamar, y no me había causado impresión alguna notable, pues al verlo en las primeras caletas de la costa, sólo me sugirió la idea de ser un poco más extenso que la laguna de Fontibón (desecada hoy), cerca de Bogotá; mas cuando al siguiente día pude contemplarle desde la muralla de Santa Catalina, á la luz de la mañana, en marea creciente, estrellándose colérico contra la playa inconmovible á mis pies, la revelación de su inmensa grandeza, de su extensión, que parecía infinita, me dominó y ejerció en mí una fascinación poderosa. Sus aguas azules, coronadas á trechos por fajas de blanca espuma, el avance que parece irresistible de sus ondas en la ribera, el fragor con que se estrellan en la arena levantando larga línea de espuma semejante á interminables manadas de carneros, y la

vista de la inmensidad que arrebata la mente al pensamiento de lo infinito y de lo eterno, me causaron una de esas impresiones de poder y de fuerza, de belleza y de gracia, que una vez sentidas no se borran jamás.

La sensación del mar es una de las más extrañas para nosotros, habitantes de las alturas de los Andes, acostumbrados á los horizontes limitados de las cordilleras y al espectáculo de la mezcla incesante de la luz y las sombras, de las altas montañas y de los valles profundos, en los contornos del paisaje. La quietud y el reposo eternos de las vistas de tierra, cambian totalmente con ese movimiento incesante de ir y venir de las ondas sobre la llanura líquida del Océano. Este tiene un poder de expresión incomparable : tranquilo y risueño en lo general, cuando sus ondas se agitan á impulso de la tempestad, se muestra colérico y amenazador, como si estuviese animado de todas las pasiones del hombre. En sus diversos colores expresa todos los estados del alma humana : el verde profundo, que ostenta con más generalidad, anuncia la esperanza; el azul claro parece reflejar la serenidad de los cielos; las blancas espumas que se levantan en la superficie agitada por el ligero soplo de los céfiros, semejan las sonrisas de niños alegres. Á las veces pierde su diafanidad acostumbrada, se torna turbio y amarillento, y sus ondas agitadas revelan la señal de su cólera : oscuro y lívido en ocasiones, cubierto de nubes, derrama en el alma torrentes de tristeza infinita. En las estrelladas noches ecuatoriales, alumbradas por la luna, refrescadas por las brisas aromosas de la ribera, no hay nada que

penetre tan hondamente en el corazón con emociones de amor y de ternura; no del amor lascivo de la carne, sino del inextinguible de las almas, semejante á la atracción de los cuerpos celestes en los espacios siderales.

El espectáculo de la salida del sol, en el mar, no tiene rival entre todos los de la naturaleza que me ha sido dado contemplar. Recuerdo haberlo visto á bordo de un vapor de la línea de California, fondeado en el puerto de Taboga, isla que por su belleza tropical mereció ser comparada por un viajero inglés á la de Calipso, que Homero y Fenelón describen como la mansión de una diosa con una corte de ninfas de juventud inmortal. Mi camarote tenía la ventana hacia el oriente, y á la derecha se extendía la playa angosta de la isla, á pocos pasos de la cual empieza á levantarse el terreno en suave ascenso primero, en rápido arranque vertical después, hasta una altura considerable: á la izquierda se divisaban las islas de Perico y Flamenco, que sirven de antemural á la costa de Panamá, y forman el puerto verdadero de la ciudad. Después de una noche fresca y de un sueño restaurador, me desperté al ruido de las brisas matinales que sonaban como alas de genios bienhechores: abrí la ventana y vi el cielo confundido con el mar, de suerte que me parecía estar suspendido en el éter. Cielo y mar principiaron á oscurecerse, como si sobre ellos se extendiese un cendal antes del despertar de la naturaleza dormida; sobre ese velo empezaron á aparecer ligeras tintas violadas, convertidas luego en rosas virginales, cortadas por rayos de ligerísima luz dorada, que

desde el mar se abrían sobre el cielo hasta una grande altura. Una luz de plata empezó á difundirse por los espacios, apagando lentamente el fulgor de las estrellas, y en la cumbre del cerro apareció una hoguera en contraste con la sombra que se estremecía en la falda sobre las copas de los árboles. De repente brilló en el confín del horizonte un punto luminoso que saltó de cumbre en cumbre sobre las ondas hasta venir á estrellarse en el costado del buque, en donde convirtió en diamantes, zafiros y rubíes las gotas de agua que se esparcían sobre el mar. En ese momento soplaron las brisas, estremecióse el buque, soltaron su primer canto las aves, se levantó como la llama de un incendio sobre el mar, y los bosques, el cielo y la llanura líquida, parecieron entonar un gran concierto de vida y de resurrección. El sol brotó á saltos, rojo, inmenso, y el mar, antes semejante á la boca de un horno de ferrería que derrama torrentes de hierro caldeado, volvió en pocos instantes á rizarse de blancas espumas.

No era tan alegre el aspecto del paisaje en el Nisperal al tiempo de levar anclas el vapor. Por largo rato había yo permanecido con los codos fijos sobre la baranda de popa y la cara cogida entre las manos, mirando la tierra patria que íbamos á dejar; las ondas revueltas que en incesante movimiento subían y bajaban, chocando unas contra otras, me parecían semejantes al vario y confuso vaivén de las ideas colombianas y á la desordenada agitación de nuestras pasiones políticas. En medio de la tiniebla que empezaba á borrar las líneas de la costa mi mente entriste-

cida vagaba en las sombras desde la idea de la patria á la de mi hogar ya distante, del cual cada golpe del hélice me alejaba más y más. Al fin no vi nada, y con la tristeza del que no sabe cuando volverá, me recogí en silencio á la estrecha prisión del camarote.

Al amanecer del siguiente día empezamos á divisar las costas de Cartagena; poco después el morro de la Popa y las blancas torres de la Catedral nos anunciaron la aproximación de la *Ciudad Heroica*. Luego se dibujó ésta en su totalidad; pasamos delante de la muralla y de la escollera de Bocagrande; recorrimos el costado oriental de la isla de Tierrabomba, en rumbo hacia el sur, y penetrando enseguida por el paso angosto de Bocachica, entre aquella isla y la de Ború, dominado á uno y otro lado por los fuertes de San Fernando y San José, viramos de rumbo hacia el norte á remontar la extensa bahía, que después de la de Río Janeiro es la mejor de la América del Sur. Desembarcamos inmediatamente, y tomando un coche, nos dimos á recorrer las calles y sitios más notables de la ciudad, en la cual noté poca animación, y sobre todo, ausencia completa de árboles de sombra, tan necesarios en ese clima ardoroso, cuya temperatura media, según Boussingault, es de 27°5 del centígrado, pero que debe de subir en las horas medias del día hasta 40° á la sombra. Años antes, en la flor de la juventud, había visitado esta ciudad, en la que encontré la cordial y generosa hospitalidad de sus habitantes y formé gran número de gratas relaciones; pero ahora casi todos esos amigos habían desaparecido: en viaje á las regiones de donde no se regresa,

los más; por cambio de domicilio, otros; arrebatados en opuestas direcciones por los vientos de la política, algunos. Sólo dos personas conocidas encontré en más de tres horas; sentí como un aire de soledad y tristeza en medio de esos recuerdos, y regresé á bordo. Allí tuve al menos el placer de observar el movimiento comercial que empieza á establecerse entre esa ciudad y Colón, en la última de las cuales encuentra salida á favor de la aglomeración de trabajadores en el Canal interoceánico, una no despreciable cantidad de productos agrícolas, principalmente maíz, ñames, yucas, gallinas, cerdos gordos, quesos y tortugas; tráfico en que se ocupa de preferencia la clase pobre de Cartagena, gracias á la moderada tarifa de fletes y pasajes de las líneas de vapores ingleses *Atlas* y *Harrison*.

En la tarde del siguiente día continuó el *Texan* su viaje á Colón: al amanecer del tercero habíamos perdido de vista la tierra, seguramente durante la travesía al frente del saco del Darién, llamado también golfo de Urabá, en el fondo del cual desagua el Atrato; pero después de medio día empezaron á verse las costas del Istmo habitadas por la tribu de los Cunas, el archipiélago de *Las Mulatas* y la costa de San Blas, hasta que la noche nos ocultó la vista de la tierra. Apenas se divisaba el resplandor de las quemas de las rozas de esos indígenas, quienes, algo adelantados en la agricultura, comercian con los buques ingleses, pagando sus compras en cacao, maíz y tal vez cocos.

Esas tribus representan cosa de cuatro mil habitantes, ocupan el territorio que se extiende desde los golfos de Urabá y de San Miguel á la línea que

del de San Blas en el Atlántico, se prolonga hasta la boca del río Bayano en el Pacífico. Su administración, para preservar ese pueblo de una destrucción total y civilizarlo, es uno de los problemas que debe preocupar desde ahora al Gobierno Colombiano, porque los trabajos de la población civilizada que ocupa la bahía de San Miguel, y la de Panamá mismo, empiezan á extenderse sobre esa región en busca de caucho, que es abundante en sus bosques, y de minas de oro, que parecen ser ricas. El contacto de la población civilizada con la salvaje ó semisalvaje ha sido casi siempre funesto á la última, terminando en la generalidad de los casos por la exterminación de los más débiles. El salvaje necesita grandes extensiones de tierra, no se resuelve con facilidad á abandonar la vida errante, es propenso á dejarse dominar de la cólera, y más que por las virtudes por los vicios de la civilización, principalmente por el abuso de los licores alcohólicos, y en su furor contra la intrusión del forastero, sus instintos feroces provocan retaliaciones de exterminio. Ya ha empezado esa lucha en el Darién, y por dos veces los Cunas han enviado comisiones al Gobierno de Bogotá en busca de protección contra los invasores civilizados, pero en realidad pidiendo tan sólo que nadie penetre en sus soledades á explotar las riquezas de sus territorios, inútiles para ellos. Preciso se hace establecer, antes que las animosidades se envenenen, alguna línea de conducta en el particular, como crear autoridades protectoras de los indios, sostenidas por algunas pequeñas guarniciones, establecer escuelas para enseñar el castellano y nociones in-

dustriales á la generación naciente, acostumbrarlos á la práctica de cambios frecuentes con los civilizados, y fomentar por todos los medios posibles las relaciones pacíficas entre las dos razas. En la generalidad de los casos la predicación religiosa ha sido ineficaz, y sólo el comercio y la mezcla de las razas en matrimonio de carácter permanente han podido triunfar de la preocupación del salvaje contra los pueblos desconocidos.

La raza española ha tenido, como colonizadora, esa superioridad notoria sobre la sajona y aun la francesa : no ha desdeñado enlazarse con los pueblos de evolución inferior, y esa cualidad le da hoy el segundo puesto en importancia entre los de origen europeo. Si ciento diez millones hablan el inglés y mantienen las tradiciones de la historia inglesa, algo más de sesenta millones, — cerca de cuarenta en América y más de veinte en Europa y Asia, — conservan el castellano y las memorias de esa raza generosa, á cuya formación contribuyeron el ibero y el celta, el cartaginés y el romano, el indo-germano y el árabe; es decir, todos los variados elementos que en treinta siglos dominaron alternativamente el curso de la civilización europea. Los cuarenta millones de hispanoamericanos hoy existentes serán, á la rata de duplicación en períodos de treinta y tres años, seguida en el curso de este siglo, no menos de trescientos millones á la vuelta de otro; y esa magnífica expansión de una lengua y un pueblo, que tanta prolongación darán en la Historia al nombre español, serán el resultado de su enlace con los antes semisalvajes aborígenes de América.

CAPÍTULO XXI

COLÓN Y PANAMÁ

Colón. — Noticias históricas. — Aspecto de las calles. — La comarca á lo largo del ferrocarril. — La población de la misma zona. — Los africanos de Liberia. — Los cultivos. — Panamá. — Causas de su decadencia hasta 1848. — Los bucaneros. — La navegación por el estrecho de Magallanes. Las minas de California. — Estado moral y político de Panamá al tiempo del descubrimiento de ellas. — El veneno de las serpientes. — Desafío indígena. — Panamá en 1887. — ¿Qué se ha hecho el dinero regado en los trabajos del Canal? — Los grupos étnicos de la población panameña. — Necesidad de grandes libertades municipales.

Veinte horas después de nuestro paso por las costas del Darién estábamos en la bahía de Limón, saco en que el mar penetra dentro de la tierra unos ocho kilómetros, con una anchura de tres á cuatro, cuyos puntos extremos al exterior son la isla de Manzanillo al oriente, y la punta del Toro al occidente. La ciudad de Colón está situada en el extremo oriental, y al frente de ella fondeamos el primer día, sin poder desembarcar, pues todos los muelles ó *warfes* estaban ocupados por otros buques; tampoco pudimos ver el aspecto de la población, oculta por un velo espeso de niebla y de esa lluvia formidable que descarga en la comarca una columna de agua hasta de cuatro ó cinco metros de

altura sobre la tierra en el curso del año. Desagradable fué la noche : la humedad nos penetraba hasta en el fondo de los camarotes, y nubes de zancudos nos obligaron desde muy temprano á encerrarnos debajo del mosquitero, á pesar del calor casi insoportable.

Á las siete de la mañana pudimos arrimar al muelle y desembarcar con el propósito de tomar inmediatamente el primer tren que siguiese para Panamá, á fin de dar una rápida ojeada á los trabajos del Canal. El tren, sin embargo, no partía hasta las ocho, y tuvimos una hora que poder consagrar á una vista superficial del espectáculo de las calles.

Colón fué fundado con el nombre de Aspinwall, en los últimos días de 1851. Hasta entonces el desembarco de los pasajeros que se proponían atravesar el istmo de Panamá se hacía en Chagres, poblachón miserable, defendido por una fortaleza en la boca del río del mismo nombre, algunos kilómetros al occidente, de donde se remontaba el río en canoas hasta Gorgona en verano, y hasta Cruces en invierno (ocho leguas) : las ocho restantes hasta Panamá se hacían, á mula, por un camino de tierra, soportable en verano, espantoso sobre toda ponderación, á causa de los profundos fangales, en invierno. Durante más de tres siglos ésta fué la única vía interoceánica conocida en América ; pero debemos suponer que estuvo en mejor estado mientras el paso del comercio entre los dos Océanos, y sobre todo el de los tesoros procedentes de la costa occidental de Méjico, del Perú y de Bolivia, venía á buscar en esta ruta los galeones españoles que debían conducirlos á la Península. Cuando, mejor

conocida la navegación por el estrecho de Magallanes, el comercio tomó esa nueva vía, Panamá, Chagres y Portobelo, hasta entonces ciudades florecientes, cayeron en decadencia profunda y el camino debió de sufrir un abandono casi total. En esta situación se encontraba en 1848 y 1849, á tiempo que el descubrimiento de grandes placeres de oro en California determinó una numerosa corriente de pasajeros procedentes de Nueva York, en busca de esos famosos aluviones.

De 25 á 40,000 pasajeros, hombres, mujeres y niños, recorrían anualmente ese camino en la confusión más extraordinaria que puede darse. Una nube de aventureros de todas las procedencias y condiciones, armados de revólver y puñal, acechaba cobardemente á la gente pacífica que desembarcaba cada quincena para atrevesar el Istmo, unos á pie, otros á mula, solos la mayor parte, acompañados de sus familias unos pocos. Mujeres vestidas de hombre, niños de todas edades en hombros de robustos negros, metidos dentro del fango, y cubiertos de él hasta los ojos, presentaban las escenas más raras en medio de un camino encerrado entre dos paredes de bosque ó en la oscuridad de barrancos profundos excavados por el pie de las mulas. El asesinato de los pasajeros era frecuente : en los cuatro años corridos de 1848 á 1852, el número de víctimas se computó en dos ó tres mil, pues por lo pronto, y en medio de esa súbita invasión, no había policía ni rentas organizadas para proveer á esa urgente necesidad de protección á la vida humana, que sólo hasta 1853 empezó á ser medianamente atendida. Tocóme presenciar las

escenas de ese camino desde fines de 1852 hasta fines de 1853, y debo declarar que ni las marchas militares después de una derrota son comparables al horror de esas peregrinaciones. La fiebre amarilla, el cólera, la disentería epidémica, hacían repentinamente su aparición en medio de esas multitudes, y entonces, apoderándose de todos las divinidades infernales del egoísmo y el terror, sólo el cuadro de un campo de batalla al resonar los últimos disparos, podía presentar rasgos de semejanza con esos horrores.

De ese movimiento de emigración hacia California surgieron la idea y la rápida ejecución del ferrocarril de Panamá, precursor del Canal Interoceánico. Los ingenieros de aquél escogieron como punto de partida la bahía de Limón, por su gran capacidad para buques y por la proximidad al valle del río Chagres, y el extremo norte de la isla de Manzanillo, como sitio adecuado para una gran ciudad, á causa de la profundidad del mar hasta cerca de la playa para fondeadero de los buques. Allí, pues, fueron construídas las primeras habitaciones de los trabajadores, el primer muelle para el embarco y desembarco de los pasajeros, y luego una larga hilera de hoteles de madera, á lo largo de la playa y al frente de los primeros carriles de hierro, formó la primera calle de la futura ciudad, que los empresarios americanos bautizaron con el nombre de Aspinwall, en honor de uno de lo más decididos y acaudalados promotores de la obra. La Cámara de provincia de Panamá la rebautizó después con el del descubridor de la América, nombre que, con el transcurso del tiempo,

ha prevalecido. Era ese un sitio salvaje, salpicado de pantanos, cubierto á trechos de manglares espesos; en donde no las aves siquiera, sino las serpientes, hacían su mansión; no tenía agua potable, la cual era necesario conducir todos los días desde Gatún, á dos leguas de distancia, cuando, durante el verano, se agotaba la de lluvia, recogida en cada casa en toneles de hierro. Así la conocí en 1852, improvisada y como surgida repentinamente de en medio de las olas por uno de esos prodigios que sólo la audacia y el genio emprendedor del pueblo norteamericano saben producir.

Hoy se compone ya de tres partes distintas. Es la primera, la ciudad americana formada por los primeros edificios, almacenes y casas de habitación de los empleados de la Compañía del ferrocarril, levantados al norte de la isla, en la parte más salubre quizás, pues está bañada directamente por los vientos del mar; edificios de buen aspecto, perfectamente aseados y rodeados de umbrosa arboleda. Á continuación se extiende la ciudad cosmopolita compuesta de hoteles, almacenes de comercio, tabucos miserables de chinos y jamaicanos, y casas particulares, construídas á lo largo de la carrilera, en línea frecuentemente interrumpida por pantanos, muladares y algunas ruinas del grande incendio de 1885. Inmediato á la embocadura del Canal, hacia el término sur de la isla, se levanta el barrio francés de *Cristóbal Colón*, serie de casas nuevas, ordinariamente de dos pisos, que forman á la orilla del mar una gran calle plantada de árboles y palmeras, en la que se percibe el gusto artístico del pueblo francés. Allí

están los edificios de la Compañía del Canal, sus oficinas, talleres y las residencias de sus empleados; detrás de esta calle se extiende, volviendo hacia la izquierda, un grande espacio de tierra, antes pantanoso, ahora medianamente terraplenado, en el término sur de la isla, que sirve de base á los trabajos de la empresa. Atravesando el brazo de mar que separa la isla del continente, en la parte opuesta está la boca del Canal, con una anchura de cien metros y una profundidad que debe llegar á diez ó más. Esto sólo en la boca, pues el resto de la obra deberá tener cuarenta en la superficie, veinticuatro en el fondo y una profundidad de ocho á nueve metros.

Nada tan extraño y confuso como el aspecto de sus calles. Americanos aseados, con cuellos, puños y calzado perfectamente limpios, chaqueta de paño delgado de color claro, sombrero ligero de paja de arroz ó de fieltro; franceses y colombianos del interior ó de Panamá, no menos elegantes en el vestir, pero reconocibles quizás en que no son tan exigentes en la limpieza de los puños y cuellos de la camisa; negros y negras jamaicanos de anchas narices, labios de arandela y frente deprimida, ordinariamente calzados los primeros con gruesas botas sin barnizar, enchancletadas las últimas, vestidos de telas de color vistoso, entre el rojo y el verde; negros y mulatos panameños, de color menos oscuro, facciones más regulares, en lo general vestidos de blanco; marineros de diversas naciones, con sombrero de alas angostas, camisa de punto de lana de color oscuro con anclas estampadas en el pecho; chinos de as

pecto extravagante, de facciones algo parecidas á las del africano — pómulos salientes, bocas rasgadas, frentes estrechas, — largo mechón sobre la nuca, túnica negra casi hasta el tobillo, mirada nebulosa é ininteligible; locomotoras provistas de campanilla, arrastrando lentamente grandes wagones de carga; carretas tiradas por mulas á paso de trote con los conductores dentro del carro ó sentados sobre el timón; todo eso forma una multitud confusa, dentro de la cual es difícil mantener un paso acelerado. Gritos, ladridos, relinchos, pitazos, timbres de diversos idiomas, desde el inglés y el español hasta el papiamento y el chino, producen un ruido ensordecedor. Aquí un almacén espléndido colmado de telas, vestidos y artículos de lujo; al lado una sucia tienda de licores, llena de marineros, carreteros y bebedores de profesión; más allá un restaurante tapizado de espejos, provisto de mesas pequeñas de mármol reluciente, á cuyo rededor están tranquilamente sentados parroquianos del *cocktail* y del *sherry-cobbler*, preparando el apetito para el almuerzo; en seguida una casa de madera de aspecto lúgubre, con una tabla llena de extraños caracteres, habitada por algún carnicero chino. La mezcla de la civilización y la barbarie, de la limpieza con la mugre, del trabajo con la ociosidad, forman contrastes sorprendentes. Entre las fisonomías nuevas se destacan las de los chinos por sus rasgos singulares y sin expresión, su exterior humilde y su actitud silenciosa. Contando la población flotante y la sedentaria nos pareció que la de Colón no debería bajar de 20,000, cálculo que nos

fué confirmado después, en Panamá, por personas bien informadas.

Buscamos en vano la oficina en que se venden los *tiquetes* del ferrocarril : en cuatro ó cinco lugares que se nos indicaron nos dieron razón de que ya no se expendían allí; y últimamente se nos dijo que el pasaje debía pagarse en los coches mismos del tren. Subimos á uno de ellos y tomamos asiento; pero á pocos instantes se presentó una familia del interior, acompañada de uno de los empleados de la Empresa, que nos invitaron á pasar á otro carro más cómodo, en la extremidad del tren. Aceptamos la invitación, y allá tuvimos, al par que cómodas butacas, la facilidad de contemplar la línea del ferrocarril y los terrenos adyacentes, desde grandes ventanas laterales y por un espacio abierto en el fondo, en dirección contraria á la de los carros. Dos pasajeros residentes en Panamá ó Colón nos dieron con la mayor benevolencia todos los informes que nuestra ardiente curiosidad nos hacía pedirles; de vez en cuando un empleado de la Empresa se acercaba á la puerta y retrocedía inmediatamente sin darnos tiempo á verificar el pago. Al llegar á Panamá este carro fué separado de los demás y quedó aislado en la mitad de la calle : salimos á buscar alguna oficina en dónde pagar, pero no vimos abierta ninguna. Resolvimos pagar el viaje redondo á nuestro regreso, no sin admirarnos de la poca atención que se daba al cobro de los pasajes.

LA LÍNEA DEL FERROCARRIL

La vía desde Colón hasta Panamá es, á causa de

las varias estaciones de los trabajos del Canal, casi una sola calle. Con excepción de las dos primeras leguas, en que se prolonga al través de terrenos y bosques anegadizos durante las crecientes del río Chagres, en el resto de ella, luego que empieza el terreno firme, se nota la aparición de grupos de chozas y pequeñas labranzas para la producción de víveres; trabajo que debe ser sumamente productivo, pues en esa línea de quince leguas, de uno á otro Océano, hay una población de 75 á 85,000 habitantes distribuídos así, según los informes que me dieron algunos conocedores:

En Colón, población flotante, y la sedentaria, de	20 á 25,000
En Panamá, población flotante, y la sedentaria, de	25 á 30,000
En los trabajos del Canal, y lo largo de la línea, de.	25 á 30,000

Como los jornales del canal y del ferrocarril son muy altos, el consumo de víveres tal vez no baja de 30 centavos por persona y por día, lo que daría un total de cerca de $ 25,000 diarios ó más de $ 9.000,000 al año. Si bien el trigo, el arroz y aun el maíz, la manteca, el queso, la mantequilla, la cerveza, las carnes conservadas ó ahumadas, vienen de los Estados Unidos á precios muy bajos, — la carne, el pescado, las raíces, hortalizas y frutas frescas, tendrán que tomarse de preferencia de la producción interior. En tiempos recientes había en las inmediaciones de Colón grandes plataneras de donde se exportaba anualmente de 10 á 15,000 toneladas de plátanos á Nueva York. Á mi paso no vi muchas señales de esas plantaciones, y an-

tes me pareció notar que algunas, al borde de la línea, estaban abandonadas, sin duda á causa de la escasez y carestía de jornaleros atraídos á los trabajos del Canal.

Aparte de los antiguos caseríos de los nativos, se nan fundado otros muchos, unos de carácter permanente, para oficinas y residencia de los empleados del Canal, y otros de madera de carácter transitorio, para los peones, al rededor de los cuales brota la rancheria de los vivanderos, chinos en su mayor parte. Éstos ejercen los oficios de carniceros, panaderos, lavanderos, cocineros, *maromeros* y chucheros ó buhoneros, en los cuales su competencia ha sido irresistible para los franceses, americanos y aun para los panameños mismos. Todas esas profesiones menores han sido monopolizadas por ellos, y se dice que, merced á su laboriosidad, espíritu de orden y economía, son considerables las ganancias que acumulan á pesar de los precios comparativamente bajos á que venden su mercancía. Como son también muy buenos agricultores, es probable que tengan asimismo labranzas inmediatas; pero no tuve ocasión de visitarlas. Pasé en domingo, cuando los trabajadores estaban entregados á los ocios y diversiones propios de ese día, y los más de ellos y sus mujeres y niños vestían su mejor ropa, según la moda de los diversos países de su procedencia.

De esa extravagante variedad de trajes y colores, me llamó la atención particularmente el de algunos africanos de la república de Liberia, recién llegados en número de 600 á 700, por contrato celebrado con los agentes de la Compañía. Tenían por todo traje una túnica suelta, de tela de algodón, de color

verde ó azul, y un trapo rojo amarrado en la cabeza á guisa de turbante. Los tomé en un principio por mujeres, á pesar de sus rasgos y aspecto varoniles. Se me informó luego que se les había puesto calzones: mas como no estaban *hechos á bragas*.... había tenido cumplimiento el resto del refrán español, lo que había determinado á los empleados á cambiarles el traje, para darles á lo menos alguna ventaja sobre el de nuestro padre Adán. Una comisión de ocho magistrados ó comisarios de la República africana los había acompañado para cerciorarse de que Panamá no es un país tan frío, y para observar el tratamiento, alimentación y clase de trabajo que se les daba ó imponía, con facultad de reembarcarlos para su país si el alojamiento era malo, escasos los alimentos ó excesiva la labor que se les impusiera.

Eran casi todos jóvenes, robustos, sobrios, de apacible condición y muy buenas costumbres; se les reputaba como el mejor grupo de trabajadores al servicio de la Compañía. No pocos habían venido acompañados de sus mujeres, y según parece, no habían encontrado tan fríos los *páramos* de Colón y Panamá.

Con gran pena observé, en algunas partes, juegos de *cachimona*, dados y barajas, en los que, de seguro, los banqueros americanos, chinos y colombianos, no llevarían la peor parte. Quizás por haber pasado temprano no vi ebrios, á pesar del gran número de ventas de licores; no faltaban, sin embargo, fisonomías hebetadas en quienes eran visibles los estragos del vicio.

Con excepción de las plataneras inmediatas á Co-

lón que, como dejo dicho, no deben hallarse muy florecientes, no vi señales de movimiento agrícola en la parte de la línea comprendida entre Cruces y Panamá: el bosque, la maleza, y en parches el rastrojo, ocupaban la tierra en el mismo estado que ahora treinta y cuatro años, cuando fué terminado el ferrocarril. Ni una hacienda, ni una producción industrial, ni siquiera bonitas casas de campo se ven en las inmediaciones. Las facilidades de locomoción no han atraído población extranjera, ni el alto precio de algunos productos en Panamá, —como el de las frutas, la leche, el queso y la mantequilla, las gallinas y los huevos, el ñame, las batatas ó camotes, pero ni siquiera los forrajes para engordar ganado ó mantener bestias,—han llamado la atención de los propietarios panameños. La tierra no puede ser estéril en todas partes; en el interior el clima debe ser más sano que en la costa, y en Colón vale cuarenta centavos una botella de leche; pero ninguno de estos estímulos ha sido suficiente para determinar trabajos agrícolas. Sin duda los hábitos comerciales de la población panameña, la falta de tradiciones agrícolas, quizás la escasez de capitales, atraídos por los negocios y por el alto arrendamiento de las casas en Panamá, han sido obstáculos al acometimiento de estas nuevas empresas. La raza española no es agricultora en la Península, sino en las partes en donde los árabes dejaron fuertemente impreso el sello de su genio agricultor; como en la huerta de Valencia, Castellón, Jaén, Murcia, los alrededores de Málaga y en Cataluña. Los castellanos, la generalidad de los andaluces, los asturianos y gallegos, se hacen notar poco en este

ramo del trabajo humano, y esta deficiencia es más sensible aún en sus descendientes de América. Comprendemos que no se trabaje en donde no hay medios de proporcionar salidas á los productos, ya sea por la falta de medios económicos de transporte, ó bien por la pobreza de las poblaciones consumidoras; pero ese no es el caso en Panamá. Debemos reflexionar friamente en estos ejemplos los que estamos dispuestos á juzgar que los ferrocarriles son la panacea universal. Si es algún vicio en la constitución de la propiedad territorial; si fuere la altísima tarifa de fletes y pasajes establecida por la Compañía del ferrocarril; si hubiere alguna enfermedad social oculta que paralice las tendencias naturales del hombre á mejorar su condición por medio del trabajo, debe investigarse para tratar de ponerle remedio.

Para concluír anotaré que el empresario de las grandes plantaciones de plátano en las inmediaciones de Colón fué un alemán; circunstancia que considero digna de mención, porque sólo los inmigrantes alemanes, entre todas las razas europeas se han consagrado á la agricultura en algunas regiones tropicales de América: en el Brasil y en Venezuela; hasta ahora no en Colombia, pues en Bucaramanga y Cúcuta, en donde hay establecidos algunos, ejercen la profesión de comerciantes, no de agricultores.

PANAMÁ

Panamá fué una ciudad importante por su comercio y su riqueza hasta principios del siglo XVIII. Las crónicas de ese tiempo le dan una población de 20,000 habitantes, y aun más; aserción que confirman los

restos de su antiguo caserío de cal y canto de dos y tres pisos, las ruinas de sus numerosos conventos de frailes y de monjas, y más que todo, las grandes y costosas murallas y fortificaciones que aun la rodean, cuyo costo debió ser de algunos millones. Bien que el recinto amurallado de la rocallosa península en que fué edificada, tuviese, como tiene, en el sistema de construcción usado en los siglos XVI y XVII — de calles estrechas y grandes edificios de varios pisos, sin plazas ni espacios vacíos, — capacidad suficiente para más de 20,000 personas, el caserío desbordó hacia la parte continental, en donde la parroquia de Santana se extendía hasta el barrio de Calidonia, en la actual estación del ferrocarril, por un lado, y hasta los cuarteles de Boyain, hoy ocupados por el hospital de la compañía del Canal, entre el cerro del Ancón y la boca de Riogrande, por otro. Dos enemigos, sin embargo, redujeron á nada su antigua prosperidad : los bucaneros y la navegación por el estrecho de Magallanes.

Las bucaneros en primer lugar. Las noticias de la fabulosa riqueza de Méjico y del Perú y la prodigiosa cantidad de plata que se extraía de las minas de Zacatecas, Guanajuato y Potosí, despertaron la codicia de los pueblos navegantes que, como el inglés, el holandés y el francés, estaban privados de participación en esa inmensa fortuna. Perseguidos á muerte por los españoles en su propósito de establecerse pacíficamente en la isla de Santo Domingo y en otras Antillas pertenecientes á España, — en donde fueron casi exterminados, — tomaron á pechos entrar en la división de los despojos arrancados á los indios y á

las ricas cordilleras de esos países recién descubiertos. Imposibilitados para establecerse en las regiones privilegiadas que con tanta profusión producían el metal considerado entonces como la única riqueza verdadera del mundo, se propusieron sitiar las avenidas por donde ella se derramaba hacia los hambrientos pueblos del Viejo Mundo, y estableciéndose en las islas vecinas á las costas de Jamaica y Santo Domingo en el Atlántico, y en las vecinas al golfo de Panamá en el Pacífico, empezaron esa serie de piraterías en el mar y de incursiones en las ciudades de la Costa, en donde suponían acumulados los más grandes tesoros, *que se ha hecho famosa en la historia :* Veracruz, Campeche, Chagres, Portobelo, Panamá, Cartagena, Santamarta, Riohacha, Maracaibo, todas esas ciudades fueron sucesivamente atacadas y saqueadas por ellos con una ferocidad cuyo recuerdo guardan aún las tradiciones locales. Chagres, Portobelo y Panamá, en nuestro pais, fueron las más frecuentemente visitadas, principalmente por Morgán y Drake, el primero de los cuales se retiró con un inmenso botín y el segundo, después de saquear y arrasar los establecimientos mineros del Darién, entonces en gran prosperidad, tuvo el pensamiento de conquistar esa región para la reina Isabel, reinante á la sazón en la Gran Bretaña.

El saqueo é incendio ejecutado por Morgan en Panamá (1671) — establecida entonces dos leguas al nordeste de su sitio actual — debió de ser tan terrible, que la traslación de la ciudad á otra localidad de más fácil defensa, no encontró resistencia entre sus pobla-

dores. Visité en 1853 las ruinas de la antigua ciudad, provisto de una antigua descripción detallada de la expedición pirática que determinó ese cambio por los moradores aterrados. Morgan tomó por asalto, después de heroica resistencia, el fuerte de la boca del río Chagres, remontó este río en sus propias embarcaciones hasta Cruces; tomando aquí el camino de tierra, destrozó en el trayecto la guarnición de Panamá que había salido á su encuentro, con lo cual el asalto de la Ciudad no fué resistido ya... Leía yo la relación de esos sucesos en el sitio que fué testigo de ellos; el viento gemía entre las ruinas de los viejos bastiones y doblaba las copas de los árboles crecidos entre las grietas de la muralla; la marea alta golpeaba furiosa contra las rocas y barrancas perpendiculares de la costa, y todos esos ruidos formaban en medio de la soledad profunda como un eco de la confusa vocería del asalto y el saqueo de la desgraciada ciudad. Casi creía oír las roncas y aguardientosas voces de los asaltantes al través de las brechas; parecíame ver brillar la llama rojiza de los incendios entre nubes de humo; entre las derruídas torres de las iglesias parecíame distinguir el grito desesperado de las mujeres y los niños allí asilados, y sobre toda esa confusión, se alzaba en mi fantasía la odiosa figura del filibustero, cubierto de sangre, los ojos fuera de sus órbitas y ebrio de furor y codicia en medio de grupos de mujeres arrodilladas al lado de los cadáveres de sus padres y esposos.

Ese estado de inseguridad duró casi un siglo, hasta fines del XVII, y no hay duda de que fué la primera

causa de decadencia; pero la inseguridad contribuyó también á determinar otra, si menos aguda, más destructora : la adopción de la vía de Magallanes por el comercio del Pacífico.

Este fué el golpe final, de agonía prolongada, de muerte lenta pero definitiva. Ya los galeones españoles procedentes de Acapulco apenas tocaban en Panamá á hacer agua en Taboga; la guarnición y el apostadero marítimo disminuyeron en importancia; no pocos de sus grandes comerciantes emigraron al Callao, á la Habana y á Lima, y la ciudad fué decayendo tan considerablemente, que en 1840 ó 1841 escribía el doctor Rufino Cuervo desde allí á un amigo suyo de Bogotá, que el que quisiese conocer á Panamá, debía apresurarse porque estaba dando las últimas boqueadas. Su población entonces no alcanzaría á 4,000 habitantes.

La corriente de pasajeros al través del Istmo, determinada en 1848 por los aluviones auríferos de California descubiertos por el capitán Sutter, volvió la vida á la ya expirante ciudad. Cuarenta millones de pesos en oro de California, de diez á doce millones en plata de Méjico, el Perú, Chile y Bolivia, y de veinticinco á cuarenta mil pasajeros pasaban anualmente entre Panamá y Colón. Los arrendamientos de casas subieron á precios fabulosos; el flete de las mulas, en una distancia de ocho leguas, se pagaba á razón de treinta á cincuenta pesos por viaje entre Panamá y Cruces; el de una canoa ó barquetona, con capacidad para cuatro hasta doce pasajeros, entre Cha-

gres ó Gatún y Cruces, de cuarenta á doscientos pesos; el precio de los víveres no tenía límites; los jornales habían subido á tres y aun hasta á diez pesos diarios, y una pieza de oro americano de veinte pesos se cambiaba por diez y seis de ocho décimos de nuestra moneda de plata. Los negocios de Panamá eran más productivos que las mejores minas de Sacramento ó del valle de San Joaquín; el oro circulaba en abundancia desde las más ruines cabañas de expendio de licores hasta los grandes almacenes de la calle de La Merced. Montbard, l'Ollonais, Morgan y Drake, todos esos antiguos filibusteros, las sombras feroces de esos monstruos sedientos de pillaje y de sangre, debieron de incorporarse y soliviar la losa de sus sepulcros al prodigioso retintín de tantos millones.

Con condiciones de esta naturaleza cualquier pueblo de los Estados Unidos sería hoy una ciudad de 100,000 habitantes, rodeada de todas las comodidades de la vida civilizada, con un porvenir de grandeza perfectamente seguro; pero en Panamá no podía suceder ni ha sucedido así. Siglo y medio de estancación y decadencia debían producir y produjeron un sello profundo de inmovilidad en el organismo de la población panameña : la pobreza había llegado al último grado: el antagonismo de las dos razas — la negra y la blanca — pobladoras de esa región, mantenido por tres siglos de esclavitud, debía hacerse sentir fuertemente en los momentos en que esta institución acababa de ser abolida (1850) : la acción del clima, desfavorable para la blanca, había enervado la actividad de la clase gobernante y permitido que la raza in-

ferior en evolución mental se sobrepusiese en número, en energía y en influencia política. Á pesar de aquellas ventajas, Panamá ha progresado muy poco, y si la empresa del Canal hubiese de fracasar, y sobre todo si fuese abierto en otro país, en Nicaragua, por ejemplo, sería dudoso predecir la suerte futura de la ciudad.

El estado de incuria en que yacía esa población puede juzgarse por el hecho de que no tenía ni tiene aún agua potable, con excepción de la de lluvia, recogida en unas pocas cisternas, y la de unas fuentes distantes de la ciudad, escasas y mal conservadas; carece de cloacas y desagües, cuyo oficio es reemplazado por una marea que se levanta ordinariamente á veintidós pies de altura, la cual, al retirarse, deja descubierta, en una extensión de tres millas, una playa infecta, llena de despojos animales y vegetales, de la cual se levantan, después de las horas de sol, emanaciones fétidas, á las veces insoportables. En 1852, cuando por primera vez la conocí, no tenía una escuela pública ni establecimiento alguno de educación; sólo existía un pequeño hospital sostenido por las contribuciones voluntarias de los extranjeros; carecía totalmente de árboles de sombra, de jardines y paseos, y de alumbrado público durante la noche; el antiguo enlosado de las calles estaba casi destruido, lleno de hoyos y fangales en invierno, y por último, no tenía policía alguna organizada. Empezaba apenas la tarea de la organización de las rentas : la Provincia contaba ya con unos $ 100,000 anuales, producto de un derecho de tránsito de $ 2 sobre cada pasajero, y de un impuesto directo sobre los establecimientos comer-

ciales, suma apenas suficiente para cubrir el gasto de la Gobernación, la Cámara provincial, algunos jueces y escasos sueldos á los empleados administrativos. La ciudad no contaba con más de $ 12,000, exigidos á la clase jornalera que hacía el servicio de botes en la bahía, á los carreteros y á los aguadores : los propietarios de casas, cuya renta era muy considerable, estaban exentos de contribuciones. Empero, para hacer frente á las variadas y urgentes necesidades de la situación, $ 500,000 anuales de rentas quizás no hubieran bastado, bien que tampoco había de dónde tomarlos, pues el país era en extremo pobre y las rentas nacionales, en esa época de transición y de reformas, no excedían de millón y medio de pesos.

En cambio, la sociedad era excelente, pues los restos, perfectamente republicanizados de las antiguas familias españolas, eran numerosos y distinguidos por su inteligencia y cultura. Los Arosemenas, Herreras, Sosas, Obarrios, Fábregas, Hurtados, Paredes, Vallarinos, Alemanes, Jiménez, Arces, Brájimos, Pérez, Arias, Morros, Icazas, Picones, Díaz, Obaldías, La Guardias y otros, formaban un grupo tan notable por la instrucción y talento de los hombres, por la belleza física, cultura y suavidad de maneras de las señoras, como en muy pocas ciudades de Colombia pudiera encontrarse. En la raza mezclada había hombres muy notables por su inteligencia, buenas maneras y ardor en el trabajo, y gran número de jóvenes salidos de sus filas recibía educación en los Colegios de Bogotá, ganaba puesto notable en la política del país, y ad-

quiría derecho de entrada en la sociedad de la clase reputada antes superior. Pronto principiaron enlaces entre los americanos del norte, los ingleses, los franceses con las familias panameñas, llamados á producir una descendencia físicamente superior, más poderosa en facultades industriales y dotada por herencia fisiológica de mejores condiciones de interés cívico y disciplina social.

Las relaciones de sociabilidad, — si bien no acompañadas todavía del lujo y de la etiqueta que en ciudades más avanzadas las hacen menos cordiales y menos frecuentes, — eran en extremo agradables y bastante repetidas. Bailes, paseos al campo ó á la bahía, principalmente en las noches de luna, y almuerzos y comidas, daban animación á la vida con ese interés peculiar que se despierta en el trato de personas de nacionalidades, costumbres é ideas diversas, pero unidas por lazos de cultura y benevolencia recíprocas. La llegada incesante de buques y pasajeros de todas partes del mundo, con noticias del carácter más variado de Australia, la China, el Japón, el Perú, California, Ecuador, Venezuela, la Costa Atlántica de los Estados Unidos, Europa y el interior de Colombia, mantenía la mente ocupada en un horizonte que abarcaba todos los confines de la tierra, á propósito para combatir las ideas estrechas que se forman en los países recluídos del comercio del mundo, y para desarrollar en el espíritu ideas cosmopolitas.

El periodismo, entonces quizá más numeroso y mejor servido que hoy, tenía al frente de los periódicos nacionales, *El Panameño* y el *Correo del Istmo*,

al veterano escritor y editor señor José Ángel Santos y al señor Bartolomé Calvo, quien debía figurar luego notablemente en la política de la capital. El periodismo destinado principalmente á la población extranjera, era servido en el *Panamá-Herald* y el *Panamá-Star* por los señores John Powers y Archibaldo Boyd, unidos luego en un sólo periódico de grande extensión con materiales muy escogidos. El último de éstos logró conservar la empresa, cada día más popular y mejor desempeñada, hasta el fin de sus días, y transmitirla á sus hijos; no menos inteligentes y distinguidos periodistas que simpáticos y amables caballeros. Ellos acaban de completar cuarenta años á la vida de su importante diario.

El general Tomás Herrera, tipo, como Bayardo, del «caballero sin miedo y sin mancha», carácter en quien podía notarse en estrecha alianza el más avanzado espíritu democrático con la lealtad y el honor más completos, era el hombre de la popularidad entre las clases pobres y el más estimado entre las acomodadas. El estribillo de la canción panameña de esos días era :

Panamá, Panamá
¡Que viva don Tomá!

El señor Manuel José Hurtado, representante de una de las antiguas familias aristocráticas del Istmo, — inmensamente rico entonces, con una empresa de transporte de pasajeros, tesoros, correos y mercancías valiosas en el camino de tierra de Cruces á Panamá, — era al propio tiempo un hombre de mucho espíritu público, que prestaba ayuda decidida á todo lo que fuera progreso. No menos era distinguido por la misma

disposición patriótica el señor José María Jované, tesorero de la Caja de Ahorros y síndico recién nombrado de un colegio de señoritas, que debió su establecimiento á los generosos esfuerzos de este filántropo.

Entre los extranjeros, recuerdo especialmente al doctor Emilio Le Bretón, médico francés de grandes talentos y de no menores dotes de caridad y benevolencia, que podía proporcionarse beneficios considerables con el ejercicio de su profesión; pero que prefería vivir en la más honrosa pobreza, recetando de balde á los pobres y á los pasajeros destituídos de relaciones. El señor William Ralston, joven americano, dotado de la actividad en el trabajo más extraordinaria que he conocido, era al mismo tiempo un carácter muy amable y generoso. Por iniciativa del entonces gobernador de la Provincia se prestó á encabezar un cuerpo de policía, compuesto de extranjeros y panameños, no remunerados, que se encargó de recorrer constantemente el camino de Cruces á Panamá para dar protección á los pasajeros; servicio importantísimo entonces, en el que fué decididamente secundado por los señores W. Munro, agente de una de las compañías de vapores, Ran Runnels, dueño de un hotel en Cruces, Manuel José Hurtado, empresario de transportes en el camino de tierra, y Leonardo Benito, jefe de la escolta que conducía los caudales.

Á propósito del doctor Le Bretón, recuerdo un hecho notable en los anales de la ciencia médica ocurrido durante mi primera visita á Panamá. Este Doctor estaba curado contra el veneno de las culebras

por medio del uso del jugo de las hojas de guaco, y con ese motivo jugaba con impunidad en la botica llamada *de las culebras*, perteneciente al doctor Kratochwill, con las serpientes más venenosas, que por capricho especial del propietario había allí siempre en exhibición : se las envolvía en el brazo, en el cuello, y aun se aplicaba blandamente, en señal de cariño, la cabeza del reptil contra la mejilla, sin haber sido mordido jamás. Un día llegó del Darién una culebra especialmente pedida por el Jardín Zoológico de París, de un metro de largo, color negro, cabeza muy aplastada, movimientos muy rápidos y ojos de una tristeza singular. Tomarla en la mano el doctor Le Bretón y recibir en el acto en ella dos ó tres mordeduras, fué todo uno. Por pura precaución en un principio (pues el Doctor afirmaba que no tendría consecuencia alguna, lleno de confianza en la inmunidad que esperaba le daría el guaco), le hicieron todas las aplicaciones usadas en tales casos. Vendaje en el brazo, amoníaco líquido sobre la herida y más luego cáustico de Viena. Sin embargo, los efectos del veneno empezaron á producirse en breve : hinchazón en la parte herida, fuerte dolor de cabeza, sudor frío, vómitos, palidez mortal y coloración morada ó azulosa en la mano. Se pensó entonces en cortarle el brazo por el codo; pero al efectuarlo se notó que la hinchazón pasaba hasta cerca del hombro, y luego se vió invadido por la infiltración del veneno el tronco mismo del cuerpo. Bien que lo asistían todos los médicos de Panamá, y entre ellos uno alemán de gran reputación — el doctor Autenrieth, — á las

veinticuatro horas se consideró desesperado el caso.

En esos momentos se presentó un indígena de Chepo, pueblo de las inmediaciones, ofreciendo que si lo dejaban solo, y el doctor Le Bretón prometía guardar secreto acerca de los remedios que emplease, lo curaría. El ofrecimiento fué aceptado, y encerrándose el indio con el Doctor, ya moribundo, al siguiente día salió anunciando que la curación estaba efectuada; lo que en efecto sucedió, pues aunque lenta la convalecencia, veinte días ó un mes después estaba el enfermo del todo restablecido.

Con motivo de este acontecimiento ocurrió á pocos días un desafío singular. Reñían dos indios acerca de cuál de los dos conocía mejores *contras* para combatir el veneno de las culebras, y sujetando la disputa al procedimiento experimental, resolvieron recibir las picaduras de las que los contendientes tuviesen á bien presentar. Después de ensayar varias víboras y sus contravenenos respectivos, al fin uno de los dos sucumbió en la demanda, y su antagonista lo dejó morir para comprobar la inferioridad de conocimientos de su adversario. Jactándose el vencedor de que él si conocía el *contra*, fué juzgado y condenado á presidio — como autor de un homicidio voluntario, — por más que fuese caso grave probar que existía el remedio. Desgraciadamente no recuerdo el nombre de la culebra homicida; pero este es uno de los casos que prueban la conveniencia de salvar, junto con las razas salvajes ó semisalvajes, un cúmulo de conocimientos raros adquiridos por la experiencia de los pueblos primitivos. ¡Cuántos agentes terapéuticos importantes, desde

la quina, el guaco, el cedrón y la ipecacuana, no se deben á la ciencia despreciada de los indígenas de América!

Volvamos al Panamá de los tiempos actuales.

No ha sido muy afortunada la marcha política de esa sección durante los últimos cuarenta años, ni por consiguiente la evolución industrial; pero en fin, algo se ha progresado. La población de Panamá pasa hoy de 25,000 y aún tal vez llega á 30,000 habitantes; el caserío ha aumentado en proporción, ora por medio de reparaciones á las ruinas antiguas, bien por edificaciones nuevas. Los hoteles son numerosos, y á favor del libre cambio (pues no hay aduanas ni derechos de importación ó exportación), el precio de los víveres es barato, y lo mismo el de todas las mercancías extranjeras. El pescado es en extremo abundante y de exquisito sabor; las llanuras del Departamento vecino de Bolívar envían de 18 á 28,000 reses anuales, y proveen de carne fresca, de buena calidad, á precios cómodos; el hielo, á barato precio, mejora la condición del agua potable, y con excepción del arrendamiento de las casas — todavía muy alto, — la vida no es cara. Hay un número suficiente de coches de alquiler para el servicio de las calles, las cuales, desde luego, han mejorado en sus empedrados y enlosados; hay alumbrado nocturno de gas en las calles y plazas principales, y debe de estar adelantado el servicio de la policía, porque pude observar menos desasco en aquéllas. Entre los progresos á que se llamo mi atención se cuenta una plaza de toros, *progreso* que me pareció de carácter muy disputable, por lo que no quise visitarla. Este progreso y el de la

lotería, como recurso rentístico, introducido también allí, son imitaciones evidentes de las costumbres españolas, y en ellas se puede notar la oleada misteriosa de reacción antirrepublicana que ha venido en pos de las rápidas reformas políticas decretadas en Colombia de 1849 á 1863 : la reacción es siempre igual á la acción. Panamá es la única ciudad de Colombia en que hay plaza de toros, fiesta que afortunadamente ha caido en desuso en el resto del país (1).

Hasta 1880 la influencia de las corrientes norteamericanas era la única que en el Istmo se hacía sentir; pero de ese año en adelante los trabajos de la Empresa del Canal han debido de introducir en alguna parte la de las ideas y costumbres francesas; pero en esta vez fué tan corta mi permanencia en Panamá, que no tuve ocasión de hacer observaciones á ese respecto. Ojalá deje la presencia del gran número de franceses que ha visitado la ciudad algún principio de su genio sobrio y económico, porque en materia de sobriedad y economía el ejemplo de los americanos no es el mejor posible. En 1852 y 1853 era tal el consumo de cerveza y de champaña, que durante la noche, al pasar por ciertas calles, creyera uno estar oyendo descargas de batallones armados de pistolas, y todas las mañanas era una grandísima dificultad hacer recoger y botar al mar cuatro ó cinco mil botellas vacías que aparecían regadas en las calles al frente de los restaurantes y hoteles.

---

(1) En 1890 ha sido resucitada también en Bogotá.

Un fenómeno económico importante mereciera ser detenidamente estudiado allí. La Compañía del Canal ha necesitado desembolsar en sus trabajos de excavación y construcciones durante los últimos ocho años, no menos de ocho á diez millones de pesos anuales, bajo la forma de destajos, jornales á los operarios y sueldos á sus empleados. En lugar de hacer venir de Francia esa gran cantidad de numerario, la Compañía se ha limitado á vender en Panamá letras sobre París ó sobre Londres, que podía colocar con un premio de 30 y aún 40 por 100 sobre las monedas de plata circulantes (piezas de 0,900 y 0,835 de fino). El mercado de toda la costa del Pacífico, desde Centro-América hasta Chile, tenía en su contra la balanza del comercio exterior, y se ha visto forzado á exportar su numerario á Panamá á comprar esos giros; de suerte que no menos de cincuenta ó sesenta millones de pesos han debido de venir á esa ciudad en pocos años. ¿Qué curso ha tomado esa enorme aglomeración de plata, en una ciudad para cuyas transacciones bastaría menos de un millón?

Panamá compra, á la verdad, dos ó tres millones anuales en víveres á los Estados Unidos; pero con las Repúblicas del Pacífico sus negocios son muy limitados : en pago de fletes y pasajes en el ferrocarril apenas podía volver á la Compañía una suma de dos á dos y medio millones anuales, parte de los cuales es de creer que ha sido pagado en Nueva York, Londres y París. Repito, pues, ¿qué ha sido de esa enorme masa de numerario acumulada en las cajas de la Compañía y distribuída luego entre sus contratistas, jor

naleros y empleados? De Bogotá solamente han salido con ese destino, en los últimos ocho años, de cuatro á seis millones de pesos, que no han vuelto; mayores sumas aún han debido de ser enviadas de Valparaíso, el Callao, Guayaquil, Guatemala y San José de Costa Rica; ¿adónde han ido á parar?

No es de presumir que los empleados franceses ni los jornaleros de las Antillas ó de Centro-América hayan enviado á sus familias una moneda que no tiene curso legal en otros países, ó que, reducida á barras, daría una pérdida de 25 á 35 por 100; tampoco hay bancos en Panamá que puedan guardar en sus sótanos sumas de esa ni de mucho menor consideración. El problema merece una investigación concienzuda, pues la sola posibilidad de que algunas de las Repúblicas del Pacífico enviasen, á veces, sus giros sobre Europa y los Estados Unidos á venderse en ese ciudad, no explica suficientemente el fenómeno.

El hecho es que Panamá empieza á conquistar, en esta materia de cambios internacionales, la superioridad que su posición geográfica está llamada á darle en los negocios del mundo. No es improbable que con el tiempo llegue á ser también un lugar de depósito de las mercancías de los dos hemisferios, siempre que mejore su policía de sanidad y no sean excesivas, como hasta aquí, las tarifas del ferrocarril, ni altas las del Canal, cuando esté abierto.

Panamá y Colón son poblaciones importantísimas, que requieren una organización distinta de la de las

demás ciudades de la República. Ni el sistema federal ni el central, tal como se los practica en nuestro país, son adaptables á las condiciones especiales que están llamadas á tener en el mundo. El primero creó una organización democrática en que la raza mestiza, el elemento social más atrasado, tomó preponderancia y no alcanzó á estar á la altura de la nueva situación creada por el comercio interoceánico. Falta allí educación popular para dar abundancia de hombres capaces de administrar los grandes intereses súbitamente desarrollados en esa región. El régimen central-burocrático, estrecho, inepto y perezoso de la tradición colonial, tampoco es capaz de gobernar esas dos ciudades. Juzgo que en ellas se requiere algo parecido al régimen de las antiguas ciudades anseáticas en Europea : un espíritu cosmopolita no restringido por la arbitrariedad del centralismo, ni una organización floja y débil, como la que en la actualidad puede dar la federación.

En esas dos ciudades hay cuatro elementos distintos, ó sea cuatro grupos étnicos diversos que necesitan ser armonizados en un equilibrio equitativo é inteligente : 1.° el de la raza blanca criolla, propietaria del suelo, antes dominadora sin contrapeso, hoy reducida á igualdad democrática ; 2.° el de la raza africana recién emancipada, el más numeroso, mejor aclimatado, antes sin participación alguna en la vida pública, hoy tal vez más exigente á este respeto de lo que su educación actual debiera permitirle pretender; 3.° el de la población extranjera sedentaria, que con el transcurso del tiempo será quizás el grupo más influyente y principal por la educación y la riqueza;

4.° el elemento oficial representante de la nacionalidad colombiana : es decir, el grupo formado por la guarnición, los inmigrantes colombianos del interior y los empleados superiores nombrados por el Gobierno central. El problema sociológico, pues, consiste en fundir esos grupos en un espíritu de fraternidad é interés común adicto á la nacionalidad colombiana.

El primero de ellos es el representante de la tradición de la sociedad formada por la conquista española, el núcleo, por decirlo así, de la comunidad moderna; el segundo forma el músculo del cuerpo social, la población trabajadora, la que mejor puede resistir la influencia del clima, y que por consiguiente es la llamada á cultivar la tierra y á sostener las industrias indispensables á la formación de grandes ciudades; el tercero constituirá la agencia organizadora de los grandes cambios internacionales que permite la posición geográfica y que formarán la grandeza y el poderío de sus futuros pobladores; el cuarto, en fin, deberá dar el molde en que esos tres elementos anteriores se fundan en nacionalidad nuestra que garantiza sus libertades y les asegura paz y justicia.

Empero, el progreso de esas dos ciudades y la fusión de sus diversos componentes tiene por condiciones ineludibles, que se dé franca entrada en la vida municipal, y aun en la nacional, al tercero de estos factores, al extranjero residente, hasta ahora alejado de esas funciones; más educación en escuelas numerosas y mejor servidas al segundo, y que el cuarto restrinja su espíritu inquieto y dominador, que hasta ahora ha sido, si bien una garantía de orden en lo

general, — en no pocos casos bajo la influencia de las pasiones del interior de la República, — una causa de inseguridad y de retroceso.

Vida municipal activa y verdadera es de lo que esas dos ciudades carecen : el panameño nativo tiene pocas tradiciones de interés público; el mestizo africano carece de educación y hasta de nociones sobre lo que es la edilidad de un pueblo civilizado. El gobierno central, á trescientas leguas de distancia, mal pudiera proveer al aseo, á la salubridad y á la policía de ornato y de seguridad de lugares desconocidos para los miembros del Gobierno de Bogotá; sólo el elemento extranjero podría comunicar á esos intereses la iniciativa, la espontaneidad, el amor cívico que ellas requieren. Agua potable, alumbrado público, albañales en comunicación con la parte profunda de la bahía, servicio diario de aseo de las casas y de las calles, buen pavimento en las calles, árboles y flores en las casas y en los paseos públicos de los afueras, servicio de bombas contra los incendios, mercados públicos aseados, bien vigilados por la policía de sanidad, teatros y lugares de distracción honesta, hospitales y cementerios bien mantenidos : todo eso está aún por crear en Colón y Panamá, y sólo puede esperarse en gran parte de la iniciativa del extranjero.

En mi concepto debiera concederse derecho de elegir y ser elegido al extranjero residente casado con colombiana, tanto en negocios municipales como en los nacionales, y derechos municipales al extranjero que cuente dos años de residencia en el país y negocios agrícolas ó comerciales, ó una profesión indus-

trial establecida. Además, esas municipalidades debieran tener una ancha esfera de acción para el efecto de imponer contribuciones, crear sus propios agentes y ejecutar con independencia sus obras y servicios comunales. Un gobernador general, representante de la unidad colombiana, con residencia alternativa en ambas ciudades; jueces y tribunales, nombrados los primeros por las municipalidades y los segundos por el Presidente de la República ó por la Corte Suprema Nacional, y un representante de cada una de las dos ciudades en la Cámara de Representantes, podrían completar el gobierno de la zona interoceánica. El resto de Istmo podría formar : al norte, una provincia; al sur, un territorio nacional regido por leyes especiales, en que se reconociese gobierno propio y la propiedad territorial en una zona limitada á las tribus indígenas, bajo la protección del nacional.

Pero no bastaría esto. Los contratos con la Compañía del ferrocarril, que en la actualidad forman una jaula de hierro para las poblaciones del Istmo, debieran ser modificados para permitir la construcción de otras vías á las poblaciones de Azuero, Veraguas y Chiriquí, rebajar el precio de los pasajes y fletes locales del ferrocarril de Panamá á una rata que no excediese de diez centavos por legua á los pasajeros ni de veinte centavos por tonelada y por legua á los frutos destinados al consumo propio de la línea; reformas que la apertura del Canal hace fáciles y aun necesarias hasta para el interés mismo de la empresa del ferrocarril. Probablemente también sería necesario conceder al gobierno municipal una participa-

ción mayor que la de diez por ciento en la renta que el Nacional deriva ó debe derivar de una y otra empresas. Quizás la causa verdadera de la situación estacionaria de la agricultura en Panamá sea principalmente la enorme tarifa que la Compañía ha mantenido para el uso de ferrocarril.

En nuestro país no dejarán de hacerse, contra estas ideas de organización especial del istmo de Panamá, objeciones de que con ella se rompe la armonía de unidad nacional preocupación antigua del régimen español. Me será permitido, pues, consignar aquí una frase profunda que recuerdo haber visto en un discurso de lord Derby (el padre del actual titular) :

« La Constitución inglesa, — semejante á los edificios y construcciones que un propietario agrícola agrega todos los días á su mansión campestre, con los cuales rompe la unidad y la euritmia de ella, — ha sido levantada no tanto para complacer el gusto del forastero que las contempla desde fuera, cuanto para proporcionar comodidad al que las habita en su interior. »

Tenemos nosotros, — pueblo nuevo que empieza á establecerse en medio de condiciones locales muy distintas entre sí, que sacrificar la unidad y la armonía externa de nuestra Constitución á las exigencias especiales de los diversos grupos de nuestra población. El centralismo riguroso, — posible aunque esterilizador quizás, en el territorio de Francia, — es imposible entre nosotros en medio de la divergencia de suelos, climas, costumbres y estados de civilización que se notan en nuestro país. La federación es nuestro estado natural : ella nació con nuestra independencia y se impondrá en el curso de nuestra historia.

CAPÍTULO XXII

EL FERROCARRIL Y EL CANAL INTEROCEÁNICO

Insuficiencia del Ferrocarril para el tránsito interocéanico. — Costo de construcción del Ferrocarril. — Sus productos. — Progreso realizado con el camino de hierro. — Crisis de esta empresa en 1870. — Porvenir del Ferrocarril y del Canal. — Los trabajos del Canal. — Se requieren tres canales paralelos. — Instrumentaje empleado en la excavación. — Dificultades principales : el río Chagres y el clima. — La desmoralización de los empleados. — El cambio de ingenieros-directores originado por la muerte de éstos. — Las habitaciones de los jornaleros y de los empleados en la línea de los trabajos. — Clasificación de los trabajos. — Dinero regado en el Istmo por la Empresa del Canal. — Los trabajadores y sus procedencias.—Los chinos.—Presupuestos formados con anterioridad á los trabajos.—El gasto real enormemente mayor.—La actitud hostil del Gobierno americano.

Como dejo insinuado arriba, la primera de estas obras fué construída, no tanto con el objeto de dar paso al comercio general entre los dos mares, cuanto con el de facilitar el tránsito de los pasajeros que se dirigían á California en los primeros momentos de fiebre despertada por el descubrimiento de grandes aluviones auríferos. Así, no es un camino de primer orden. Hasta hace pocos años su capacidad transportadora no excedía el guarismo de 400,000 toneladas por año, ó sea muy poco más de 1,000 toneladas por día. Sus principales deficiencias consistían :

A. En la falta de muelles suficientes en Colón para la carga y descarga de los buques, y en la de almacenes para depositar fuertes cantidades de mercancías; es decir, para 40 ó 50,00 toneladas.

B. En las fuertes gradientes de algunas partes de la línea (1 ½ y aun 2 por 100) que limitan extraordinariamente el peso que puede arrastrar una locomotora en cada viaje.

C. En la defectuosa terminación de la vía en Panamá, á tres millas de distancia del fondeadero de los vapores. Este inconveniente pudiera subsanarse prolongando el ferrocarril hasta las islas de Naos, Perico y Flamenco, en donde hay fondeadero profundo y abrigado, y la Compañía primitiva se había obligado á prolongarlo hasta allá; pero retrocedió de esa idea en vista del gasto considerable que envolvía (cerca de $ 5.000,000, según se dice), y en 1881 obtuvo que se la exonerara de esa obligación, mediante un empréstito de $ 3.000,000, dado al gobierno Colombiano, reembolsable con la renta misma de $ 250,000 anuales que la Empresa debía pagar conforme al contrato de 1867. El gasto de embarque y desembarque á esa distancia del fondeadero, se computa en $ 10 por tonelada, y anula la ventaja de la menor distancia, para los buques, comparada con la de Magallanes.

Á pesar de esta limitación en las construcciones, las diez y seis leguas de vía ferrrea, con un material rodante apenas mediano, resultaron costando $ 7.400,000, ó sea $ 460,000 por legua. Según recuerdo haber leído en uno de los primeros informes del Ingeniero jefe, coronel G. M. Totten, el gasto de las dos

ó tres primeras leguas al través de las vegas anegadizas del río Chagres subió á $ 1.000,000 cada una. La pérdida de vidas debió de ser enorme también en ese trayecto.

Los gastos anuales de intereses, conservación y servicio han alternado entre $ 40 y $ 50,000 por legua : es decir, de $ 600 á $ 800,000 anuales. Los productos, con una tarifa de $ 25 por pasajero y de $ 15, en término medio, por tonelada de mercancías, hasta 1870, rebajados á cosa de $ 10 por tonelada de entonces para acá, han sido de $ 2 á $ 3.000,000 anuales. El dividendo anual repartido á los accionistas nunca ha bajado del 12 por 100 y ha subido en ocasiones hasta el 40 por 100. Ha sido una empresa en extremo remuneradora. Últimamente la Compañía del Canal compró las acciones por un precio de $ 28.000,000, ó sea, pagando un premio de cerca de 300 por 100!

El tráfico anual parece no haber excedido nunca de 300,000 toneladas ni de 50,000 el número de los pasajeros.

Altísimo como es este flete de setenta centavos por tonelada y por legua, comparado con el de los ferrocarriles americanos de Chicago á Nueva York, que no pasa de dos y medio centavos por tonelada y por legua; y este pasaje de $ 1-60 por legua y por pasajero, — quince veces mayor que el de los ferrocarriles americanos ó europeos, — el de Panamá fué siempre un progreso enorme sobre el gasto de locomoción por el camino de montaña anterior al ferrocarril. En 1852 me costó el viaje de Colón á Panamá :

Flete de una canoa de Gatún á Gorgona.	$ 50
Flete de dos bestias de silla para mí y un sirviente, de Cruces á Panamá.	64
Flete de una carga de baúles de Cruces á Panamá (8 leguas), á 30 centavos por libra. .	84
Hoteles en Colón, Cruces, Gorgona y almuerzo en el camino.	71
Total.	$ 269

Se juzgará tal vez que en los hoteles comía yo pasteles de Perigord y bebía champaña por agua ordinaria. Referiré, pues, dos escenas del camino de Gorgona á Panamá. Llegué á almorzar á una casa de madera, estrecha y mal provista, en la cual la lista de platos se redujo á una tajada de carne salada, galletas de marinero, mantequilla rancia y te sin leche. Al pedir la cuenta se excusó de ello el ventero, exponiendo que yo viajaba en servicio público, y que en su patria (los Estados Unidos) las autoridades en viaje tenían puesto libre en los hoteles y restaurantes: pero manifestándole yo que esa costumbre no existía en nuestro país, y que yo quería pagar : « Pues si es así, me dijo, ese almuerzo para dos personas vale $ 6-40. »

Más adelante me acerqué á una casa pajiza y pedí un terrón de azúcar y dos vasos de agua, de los que mi sirviente participó. El dueño sacó dos vasos en un plato, dos pedazos pequeños de azúcar y una totuma llena de agua : como la sed era ardiente, cada uno tomó dos vasos. « ¿Cuánto vale? », pregunté. Sin vacilar me replicó : « El azúcar veinte centavos : cada

vaso de agua diez centavos, sesenta centavos, *if you please*. »

Todo guardaba proporción. ¡Con cuánto placer no pagaría un pasajero, que hubiese conocido las penalidades de ese camino, la pequeña suma de $ 25 por trasladarse de un mar á otro en tres horas, al abrigo de la lluvia y del sol, en asiento cómodo, y refrescado por la brisa que levanta la marcha rápida del tren!

Ese alto precio era, sin embargo, morigerado con la frecuente concesión de *tiquetes de cortesía* á los pasajeros colombianos y á los personajes de otros países.

Á pesar de toda su carrera de prosperidad, la Empresa se creyó perdida en 1870, cuando con la inauguración del primer ferrocarril al Pacífico en los Estados Unidos, y el establecimiento de una línea de vapores al través del estrecho de Magallanes, pareció que el primero iba á quitarle los pasajeros de California y la segunda todas las mercancías procedentes de Europa para la Costa Occidental de América. Los Directores de la Compañía solicitaron del Gobierno Colombiano que renunciase á la renta de $ 250,000, y en caso de negativa, que aceptase la cesión gratuita de la empresa conforme al contrato de 1850. Contestó el Gobierno que para llegar á una de esas dos extremidades era necesario que la experiencia de los hechos confirmase los cálculos pesimistas de los Directores; pero entre tanto preguntó á sus banqueros en Londres, los señores Baring Brothers, si querrían encargarse de organizar en esa ciudad otra compañía que tomase á su cargo la empresa. La res-

puesta negativa de éstos se fundaba en el concepto de la imposibilidad de resistir la competencia de esos terribles rivales.

No obstante estos pronósticos, al Ferrocarril Central del Pacífico siguieron el del Norte del Pacífico, el de Missouri y el Pacífico, el del Sur del Pacífico, el de Tejas y el Pacífico, el de Canadá y el Pacífico, y ha habido tráfico suficiente para todos ellos, sin que la vía de Panamá se haya afectado en lo mínimo; prueba evidente de que el Canal tendría algunos millones de toneladas de tráfico con sólo los productos de California, que por su valor no puedan resistir el flete de 1,400 leguas de ferrocarril. El trigo de California y Oregón, el café de la América Central, el guano y el nitrato de soda del Perú, Bolivia y Chile, que hoy montan á 2 $\frac{1}{2}$ millones de toneladas, serán cinco á lo menos antes de diez años, y los retornos que, en pago, envíen Europa y la costa oriental de América, bastarían para dar veinte ó más millones de pesos en peajes al Canal.

Hoy puede decirse que hay diez y seis vías interoceánicas al través de la América :

En el Canadá.	1
En los Estados Unidos.	5
En Méjico (en construcción).	2
En Centro América (en construcción). . .	4 (1)

1) El ferrocarril de Honduras; el de Punta Arenas á Puerto Limón, en Costa Rica; el de Corinto al lago de Managua, en Nicaragua, y el canal proyectado de Punta Mono á Perico, en territorio nicaragüense también. No es imposible que Guatemala prolongue su ferrocarril de San José á Guatemala, hasta Puerto Livingstone.

En Colombia. 1 (1)
Entre Bolivia y el Brasil (en construcción) . 1
Entre la Argentina y Chile 1
El estrecho de Magallanes 1

El desarrollo industrial que la colonización á lo largo de todas estas vías hará surgir, es incalculable: los recursos de la América Española todavía están casi intactos: el concurso que darán los cuatro Estados nuevos que acaban de crearse en los Estados Unidos, todos los cuales tienen una salida natural para sus producciones agrícolas por el *Northern Pacific* hacia el Pacífico, será inmenso; de suerte, que cualquiera que sea el costo definitivo del canal de Panamá, puede asegurarse que el tráfico necesario para sostenerlo no puede faltarle, porque siempre será el paso más corto para la navegación marítima entre uno y otro Océano.

LOS TRABAJOS DEL CANAL DE PANAMÁ

No basta la lectura de las diversas publicaciones que han visto la luz acerca de esta obra para formar idea de su inmensa magnitud: se necesita dar una vista, aunque sea muy ligera, á los trabajos, para poder apreciar sus variadas y enormes dificultades.

Se trata de abrir una zanja de 75 kilómetros de

(1) En Colombia, aparte del ferrocarril y canal de Panamá, en breves años se prolongará hasta el Magdalena el ferrocarril en construcción del Cauca al Pacífico, que formará otra línea interoceánica. Tampoco tardará más de veinte años la prolongación del ferrocarril de Puerto Berrío á Medellín, hasta el valle del Cauca, en donde formará una segunda conexión entre los dos Océanos.

largo con 40 metros de anchura y 8 ó 9 de profundidad, *debajo del nivel del mar*, en una faja que desde la orilla se levanta gradualmente hasta cerca de 100 metros, para lo cual se calcula necesario sacar un cubo de tierra de más de ciento treinta millones de metros cúbicos.

Se trata de transportar esta enorme masa de tierra blanda desde las orillas del Canal, — que viene á ser la parte más profunda de todo el Istmo, y adonde por la ley de gravitación se dirigirán las corrientes permanentes y las accidentales de las lluvias, — hasta diversos lugares, de donde la acción natural de las lluvias y la del viento no la arrojen de nuevo al lugar de donde se la extrajo.

Se requiere mantener dentro del Canal una cantidad de agua siempre igual, y evitar que las avenidas de los ciento cuarenta arroyos y ríos que atraviesa la faja canalizada penetren dentro de ella, rompan sus orillas y llenen el cauce con los árboles, la piedra y las arenas que arrastran consigo.

De suerte que casi se necesita abrir tres canales : uno central, destinado á la navegación, y otros dos laterales, para recoger las aguas de los ríos y los arroyos, sobre todo las de crecida, y arrojarlas al mar por un cauce distinto del que primitivamente llevaban.

Y esta operación debe hacerse en tres clases distintas de terreno : en el cenagoso de las orillas del mar ó del lecho desecado de los ríos cuyo curso ha sido desviado; en el suelo firme, tierra arable, cascajo ó arcilla de los niveles un poco más altos; y en

la roca que forma el espinazo del Istmo en el punto divisorio de las aguas hacia el uno y el otro mar.

Cada una de estas tres clases de terreno exige herramientas distintas para su excavación. El anegadizo y blando se trabaja con *dragas;* el suelo firme con *excavadoras;* la roca pide pólvora y dinamita después de perforada con grandes taladros.

El transporte de la materia sólida excavada se hace también en vehículos distintos , la que se extrae en la vecindad del mar, se arroja al mar mismo por medio de botes de falso fondo; la tierra mueble de las partes altas es transportada por ferrocarriles paralelos unos, perpendiculares otros á la línea del Canal, y probablemente será entregada á los canales laterales para que su corriente la arrastre hasta el mar; la roca sólida, en fin, será empleada en construcciones, revestimiento de los bancos del Canal en algunas partes y en terraplenes de las zonas comprendidas entre los canales laterales y el central, transportándosela en los ferrocarriles arriba mencionados.

Desde luego estos ferrocarriles son distintos del que hace el servicio de pasajeros y mercancías entre los dos Océanos. Para dar una muestra de la magnitud de los trabajos, diré que estos otros ferrocarriles son de dos clases : el uno de vía ancha (1,51 centímetros entre rieles); de 50 centímetros de paralela los otros. La extensión de los primeros alcanzaba á cerca de 350 kilómetros (el ferrocarril de pasajeros y mercancías sólo tiene 78), y la de los segundos á cerca de 200, servidos unos y otros por 170 locomotoras,

129 locomóbilas y máquinas fijas de vapor, y más de 13,000 carros ó vagones.

El resto de la maquinaria empleada en la excavación se componía de 130 dragas, 116 excavadoras y 188 botes, remolcadores, barcos chatos y lanchas, movidos unos por vapor, otros con remos y otros con velas. Toda esta maquinaria era servida por una fuerza de cerca de 60,000 caballos de vapor, equivalentes al trabajo de 600,000 jornaleros, según se calcula en mecánica, por el viento y por el brazo de remeros.

La draga es un barco de vapor provisto de una serie de cajones en forma de cucharas que se hincan en el fondo del agua, levantan el fango y lo arrojan en seguida en un bote inmediato; una vez lleno el bote, sale al mar á derramarlo á bastante distancia. Cada draga se calculaba que, por sus grandes dimensiones, podría extraer 3,000 metros cúbicos de fango en el día. Avanzando desde la orilla del mar hacia el interior de la tierra, estas máquinas iban abriendo camino para sí mismas, y en esta forma estaban abiertas, á mi paso, cosa de tres leguas de canal ya navegable por grandes buques.

La excavadora es otra máquina de vapor provista de una garlancha enorme, que una vez fija en el suelo firme, extrae en cada golpe un metro cúbico de tierra, y por medio de una palanca semejante á un brazo humano, la arroja á los carros de un ferrocarril establecido al costado.

Como trabajo preparatorio á estas operaciones hay que desmontar el bosque, quemarlo y en seguida

arrancar las raíces de los árboles y arbustos y las grandes piedras que pudieran embarazar el servicio de la máquina : esta operación debe hacerse en una zona de 100 metros de anchura, á fin de dejar á cada lado un espacio limpio de 30 metros para el movimiento de los peones y para todos los trabajes subsiguientes.

Á primera vista parecen sencillas estas operaciones : al verlas ejecutar se perciben sus dificultades. Cuando la excavadora ha abierto una zanja de 1 metro de profundidad, se hace preciso levantarla y pasarla al costado para continuar la excavación en otra línea; pero entonces se necesita cambiar también los rieles y los carros del ferrocarril transportador, para mantener el paralelismo que debe existir entre los dos aparatos. En una excavación de cuarenta metros de anchura, hay que cambiar varias veces el asiento del ferrocarril y el de la máquina. Cuando la excavación lleva 6, 10, 20 metros de profundidad, como sucede constantemente al aproximarse á la cima del Istmo, el levantamiento de las tierras extraídas á 10, 20, 80 metros de altura, presenta dificultades enormes. Cuando la zanja tiene profundidad suficiente y hay facilidad de arrojar sobre ella una corriente de agua, al trabajo de la excavadora puede suceder el más fácil y económico de la draga. Pero, ¡cuán difícil es introducir un buque de vapor al través de un camino de tierra!

Todo trabajo requiere un ferrocarril paralelo para transportar lejos los materiales excavados. ¡Considérese lo que será esta tarea de construír y desbaratar

ferrocarriles en un país en donde llueve ocho meses al año y en donde las lluvias arrojan una cantidad de agua ocho y diez veces mayor que por acá en el interior de Colombia!

De los 75 kilómetros de extensión del Canal pueden trabajarse con dragas cerca de. 20

Con excavadoras hasta el fondo mismo del lecho del Canal. 20

Con excavadoras y dragas. 35

De los 20 kilómetros que deben trabajarse en seco hasta el fondo, 11 forman la parte rocallosa del centro del Istmo, en donde la profundidad de la excavación será desde 50 hasta más de 100 metros.

El ligero bosquejo anterior no da sino una idea muy diminuta de las dificultades con que hay que luchar : hay dos más, delante de las cuales todo el resto es pequeño : el río Chagres y el clima.

El Chagres nace al oriente de la línea, en la cordillera de los Andes, que por esa parte es más ancha y más alta que en la de Panamá á Colón. En Gamboa, á cuarenta y cinco kilómetros de esta última ciudad, se dirige hacia el nordeste en un curso tortuoso que el trazado del Canal corta cosa de veinticinco veces. Lleva una cantidad de agua de trece metros por segundo en Gamboa, nueve leguas arriba de su desembocadura en el mar, en tiempo de verano, y forma un canal de 30 varas de ancho con 2 pies de profundidad. En invierno su volumen es diez y hasta cincuenta veces mayor en las grandes crecidas, que á veces duran una semana entera, durante las cuales inunda extensiones considerables á uno y otro lado. He leido en

alguna parte que en 1879 una avenida nunca vista había aumentado sus aguas á un volumen ciento cincuenta veces mayor que el de los veranos comunes. Desagua en el mar al sur de la bahía de Limón : mas, para prevenir sus estragos, entre otras derivaciones, se tomará quince kilómetros antes de su embocadura una parte de sus aguas para arrojarlas al norte de la misma bahía, pero fuera de ella también.

Para alimentar el canal en los meses de verano, así como para prevenir inmensas avenidas, se había pensado en formar en Gamboa un lago artificial con las aguas de aquel río, capaz de contener cinco mil millones de metros cúbicos; obra para la cual presuponía Mr. de Lesseps un gasto de veinte millones de pesos; pero ingenieros americanos lo han calculado en más de ciento. Si en un principio no fuese posible la construcción de un canal á nivel del mar, será forzoso hacer suficiente provisión de agua para los veranos y para la parte comprendida entre la cumbre de la Cordillera y el Pacífico, y la solución de este problema es uno de los motivos de ansiedad que todavía agitan el espíritu de los constructores; pues sin ser ingeniero, se comprende que un río que puede arrastrar cincuenta y hasta cien millones de metros cúbicos de agua por día, en un cauce tortuoso y en la proximidad del Canal, es una de las vecindades más peligrosas que pueden darse.

Terrible como es este problema, todavía parece de mayores proporciones el que presenta el clima de las regiones intertropicales en lugares sometidos á inundaciones frecuentes, como son casi todos los que reco-

rre la línea del Canal. En el curso de su secular evolución la corteza terrestre no vino á ser habitable mientras no adquirió el grado de sequedad necesario para determinar en la atmósfera una composición adecuada á la respiración humana; quizás también la prolongada decadencia de esas comarcas, que convirtió en eriales las tierras antes cultivades, contribuyó á destruir el equilibrio necesario entre la vida animal y la vegetal, que hoy parece ser una condición reconocida de salubridad para el hombre. Sea de esto lo que fuere, el hecho es que el clima del Istmo, en la línea del Ferrocarril, á lo largo de los valles del Chagres y del Río-grande,, es malsano, que las fiebres palúdicas y las disenterías son endémicas, y que la fiebre amarilla hace apariciones frecuentes entre la población no aclimatada; bien que se duda si esta temible enfermedad es producida por influencias locales ó simplemente por contagio traído de otros lugares. De todos modos, ella produce víctimas numerosas entre los europeos, los americanos del Norte y aun entre los colombianos del interior. La naturaleza misma de los trabajos del Canal, la inmensa cantidad de tierra removida y los trabajos en medio del fango de pantanos seculares, son por sí solas causas que en todas partes, aun en los climas más sanos, levantan pestes é infecciones peligrosas.

De la acción de esta causa resultaron dos efectos igualmente costosos para la ejecución de la obra: 1.°, la explotacióu inmoral de la empresa por parte de sus mismos agentes; y 2.°, la necesidad de levantar costosas habitaciones, bien abrigadas, en los lugares menos

insalubres, para la habitación de los empleados y de los trabajadores á jornal.

La primera de estas causas ha debido de recargar considerablemente los gastos de la obra. Algunos empleados poseídos de la idea de que estaban arriesgando incesantemente su vida, no sólo pedían remuneraciones muy superiores á las que en otro lugar pudieran pretender, sino que buscaban por todos los medios, aun los menos legítimos, ganancias de todo género, para regresar á su país con un capital equivalente al trabajo de toda una vida. Les jefes de oficinas y talleres complicados, enfermos casi siempre, ó temiendo estarlo, no podían desplegar la energía moral ni la actividad mental de que en otras circunstancias hubieran sido capaces. La frecuente renovación de ingenieros y directores generales ocasionada por la muerte de varios de ellos, no debía permitir continuidad en los planes ni conservar tradiciones del pensamiento formado para la solución de cada problema, ni mantener espíritu de orden en nada. El número de enfermos entre los trabajadores sostenidos por la Compañía en los hospitales, llegaba con frecuencia al temeroso guarismo de más de 25 por 100. La mortalidad parece haber oscilado entre el 6 y el 10 por 100 del número total de trabajadores; de suerte que, en los ocho años corridos desde el principio de los trabajos, el gasto de vida humana no ha debido de bajar de 8 ó 10,000 personas. Deduciendo la mortalidad natural, independiente de las causas morbosas imputables al trabajo mismo, este número no puede bajar de 5 ó 6,000.

De esta condición excepcional de los trabajos surgía forzosamente la necesidad de construír habitaciones para los trabajadores á jornal, abrigadas, aseadas, en los lugares más elevados, y por consecuencia en las localidades más costosas, y mansiones agradables, cómodas, á propósito para dar á los empleados europeos un reposo reparador durante la noche y en los días feriados. Considérese la magnitud de esta fuente de erogaciones con un número de mil doscientos á mil quinientos empleados europeos, y de doce á veinticinco mil jornaleros de todas procedencias. Tanto como edificar una ciudad para 20,000 habitantes. Porque hubiera sido inútil, y á la larga más costoso, levantar chozas de poco gasto y poca duración para trabajos que debían ocupar de diez á doce años y que en muchos casos debían dar origen á poblaciones de carácter permanente. Además, el inmenso material de herramientas, maquinaria, pólvora, dinamita, medicamentos, etc., etc., requería también edificios sólidos, abrigados y de vastas proporciones.

Forzoso es reconocer y proclamar que en esta materia de respeto é interés por la conservación de la vida humana, la dirección de la Compañía desplegó toda la benevolencia y filantropía que era de esperarse del culto pueblo francés y de un hombre de la talla de Mr. de Lesseps, asociado á las dos más grandes empresas del siglo XIX.

Los hospitales permanentes de Colón y Panamá, el último de los cuales apenas tuve tiempo de visitar muy de carrera, están á la altura de las exigencias de esa obra colosal. Éste, principalmente, ocupa, — con

cerca de cuarenta casas, separadas para sus diversos servicios, comunicadas por anchos camellones plantados de árboles, rodeadas de jardines y huertas, provistas de agua en abundancia, y bañadas á todas horas por las brisas del mar, — la falda del cerro del Ancón, encima de la extremidad sur del Canal. Se me dijo que su costo no bajaría de dos millones de pesos. Unido este establecimiento y el de Colón á los hospitales provisionales de la línea, y al costo incesante de muebles, camas, abrigos, medicamentos, médicos y enfermeros, no se puede estimar en menos de diez millones de pesos el desembolso ocasionado por este capítulo.

El de las habitaciones de los empleados y jornaleros representa asimismo sumas de mucha consideración. Los sitios más altos ó más secos, á la proximidad de corrientes de agua, protegidos por bosques frondosos, están ocupados con los caseríos de los obreros. Cada casa con capacidad suficiente para el dormitorio de 25 á 30 jornaleros, está levantada sobre pilotes de cal y canto á 1 metro de altura sobre el suelo, con piso y paredes de tabla y techo de madera, ventanas y puertas orientadas á los vientos más sanos. Pueden ser fácilmente lavadas con frecuencia, y defienden todo lo posible á sus habitantes de la acción de los miasmas y de las grandes bajas de temperatura, comunes durante la noche en los lugares pantanosos y los climas cálidos y húmedos.

Las de los empleados están construidas con gusto en medio de paisajes alegres, ordinariamente en la cumbre de altas colinas, rodeadas de jardines, provis-

tas de anchos corredores y alares extendidos que las defienden de la acción del sol. Coquetamente pintadas, distribuídas convenientemente, sombreadas casi siempre por grandes árboles primitivos, todavía sus huéspedes europeos debían echar de menos en ellas eso irreemplazable que se llama la patria; la vista deslumbradora de los bulevares de París, los Campos Elíseos, el Bosque de Bolonia, sus teatros innumerables y los refinamientos culinarios de sus espléndidos restaurantes, en donde se come con tanta alegría y se goza al propio tiempo de la charla espiritual que, como un fuego de artificio brota de todas las mesas y parece escondida debajo de los corchos del espumoso champaña. Para nosotros, colombianos, poco acostumbrados á esos placeres, una de esas casetas en medio del bosque, con « un libro y un amigo » por mundo, una hamaca por todo mueble, un plato de sancocho, una taza de leche y un bollo blanco dorado al horno—por todo banquete, — llenarían nuestros deseos : para un parisiense que no ha hecho amistades con las garrapatas y las niguas ; que no sabe que las culebras son un sofisma del miedo á lo desconocido ; para quien el ñame, el plátano y la ahuyama son hermanos mayores de la ipecacuana, la vida del Istmo debe ser un tormento y ninguno de los esplendores de la naturaleza, ninguna de las imitaciones del *chalet* suizo, ni el delicado matiz y perfume exquisito de las flores tropicales, será bastante á calmar su nostalgia.

Para atender á este mal han sido en parte construídas esas habitaciones, censuradas con excesiva acrimonia como un despilfarro injustificable por escritores

y viajeros que las vieron, cómodamente sentados en los coches del ferrocarril y que debían embarcarse el mismo día en alguno de los suntuosos vapores de la Mala Real ó de la Compañía de vapores del Pacífico. Esa preparación del suelo á las condiciones del trabajo civilizado era una simple previsión económica que podían comprender espíritus elevados, iniciados ya á los multiplicados problemas de las grandes obras; pero con frecuencia se escapa á la penetración de escritores superficiales.

De diez á veinte millones de pesos debía costar ese solo capítulo, que, según parece, quedó en blanco en los cómputos del presupuesto primitivo del Canal.

El desconcierto engendrado por la acción del clima sobre los cerebros ha debido montar en el aumento de los gastos á sumas de mucha mayor consideración; pero uno y otro capítulo son inevitables en la ejecución de las grandes obras.

El ferrocarril de Panamá costó casi el doble de lo calculado, y no puede decirse que lo hecho correspondiese á la mitad de las esperanzas de los proyectistas.

El túnel de Hoosac, en el Estado de Massachussets, presupuesto primitivamente en un millón de pesos, resultó costando más de ocho, envolviendo la quiebra de dos ó más de las compañías contratistas.

El puente de Brooklyn ocasionó un desembolso cuádruplo del más alto cálculo anterior á su ejecución.

El túnel de Londres, debajo del Támesis, costó dos y cuarto millones de pesos en lugar de novecientos mil.

En fin, quizás no hay ejemplo de una sola obra un

poco complicada cuyo costo no haya excedido más ó menos notablemente de lo presupuesto. ¡Qué no debía esperarse del trabajo, sin precedente hasta ahora en el mundo, de cortar un istmo rocalloso entre dos mares, en una región destituída de recursos y en un clima todavía no domado por la civilización humana!

Diré algo acerca de los trabajadores del Canal:

Se me informó por uno de los contratistas de los trabajos que había (á fines de abril de 1887) 25,000 trabajadores en la línea, de los cuales 10,400 al servicio directo de la Compañía, y entre 14 y 15,000 al de los contratistas de las diversas secciones.

Los trabajos estaban divididos en dos grandes partes. Trabajos de dirección y trabajos de ejecución.

Los primeros se clasificaban en seis divisiones.

1.ª División. Secretaría (correspondencia, etc.).
2.ª id. Oficinas técnicas.
3.ª id. Caja y contabilidad general.
4.ª id. Material y almacenes de provisión.
5.ª id. Talleres de mecánica y de reparaciones.
6.ª id. Transportes y operaciones marítimas.

Los trabajos de ejecución se descomponían así:

1.ª División residente en Colón. — De Colón al kilómetro 26 (trabajo de dragas en terrenos pantanosos).
2.ª id. id. en Gorgona. — Del kilómetro 26 al 44 (excavadoras).
3.ª id. id. en Emperador. — Del kilómetro 44 al 51 (excavadoras y roca dura).

4.ª id. id. en Culebra. — Del kilómetro 54 al 56 (roca dura).

5.ª id. id. en Panamá. — Del kilómetro 56 al Pacífico (suelo variable).

Estas últimas divisiones se subdividían en secciones establecidas en diversos puntos: Bohío-Soldado, Tabernilla, Santa Cruz, Matachín, Alto y Bajo Obispo, Las Cascadas, Emperador, Culebra, Paraíso, Pedro-Miguel, etc., eran lugares en que había centros de trabajo bajo la dirección de un ingeniero de sección, dependiente del ingeniero divisionario. En cada sección cada grupo de trabajadores estaba dirigido por un capataz. Como se puede comprender, los ingenieros, escribientes, contabilistas, capataces al servicio de la Compañía, eran casi en su totalidad franceses, con algunos pocos alemanes y americanos.

Los mecánicos y artesanos superiores, en la generalidad franceses, ingleses y americanos.

Los peones eran casi todos hombres de color, de origen africano, y mongoles. Procedentes los primeros de Panamá, Colón y otras partes del Istmo, del Estado de Bolívar no pocos, y algunos caucanos; de Costa Rica, Chile, Venezuela, Jamaica, Las Barbadas, Martinica, Curazao, etc., los demás. Los trabajadores chinos eran poco numerosos, pero los había. También había 700 á 800 trabajadores de Liberia, en la costa de África. Más de la mitad de los de color oscuro, según se me informó, eran jamaicanos.

Leí en algún periódico que hasta del Brasil habían venido industriales prácticos en trabajos de terraplén, con algunos peones. Se hablaban diez y seis ó veinte

lenguas distintas entre ellos; pero predominaban el inglés y el castellano.

Algunos trabajadores habían ido con sus mujeres y aun sus hijos pequeños. Había en los campamentos escenas que debían de tener semejanza con las de las primeras Cruzadas en Palestina ó con las de los aluviones de oro en California en los primeros años de su explotación.

Esta última comparación tiene mucho de semejanza, porque la plata y el oro circulaban en Panamá en tanta abundancia como en los placeres más ricos. Los jornales de los peones no bajaban de $ 1-50 al día, y los de los artesanos superiores se elevaban á $ 3, $ 5 y aun $ 8. Suponiendo tan sólo 15,000 peones, el pago semanal de los jornales debía montar á cerca de $ 150,000 en cada sábado ó domingo. Los trabajadores franceses preferían recibirlo cada mes, y se dice que hacían fuertes envíos á sus familias.

$ 7.500, 000, á lo menos, se repartían anualmente en sólo jornales. Si en lugar de las exhibiciones de *maromeros*, *cubileteros*, circos, farsas y mesas de juego de todas clases, hubiese la Compañía ó el Gobierno de Panamá establecido Cajas de ahorros bien servidas, mucha mortalidad se hubiera evitado, los hospitales habrían estado menos concurridos y algo de esos salarios, tan dura y peligrosamente ganados, hubiera ido á alegrar el triste hogar de familias abandonadas; quizás algunos de esos trabajadores hubieran querido comprar algunos pedazos de tierra para establecerse en el país. Mas no se pensó en eso. Todos esos millones fueron á parar al bolsillo de especuladores desalma-

dos, en cambio de licores venenosos, ó de la excitación, no alegre ni saludable al alma ó al cuerpo, sino enfermiza y triste, que podían proporcionar las mesas de juego. Quizás los chinos con sus fondas y tenduchas, fueron los mejor aprovechados. Ellos también se distinguían por su sobriedad y economía, así como por su carácter apacible y respetuoso.

Algunos de esos chinos habían contraído matrimonio con mujeres jamaicanas (negras) ó hijas del país, cortado su mechón de pelo nacional y adoptado el vestido panameño ó el europeo. Pregunté por su conducta como maridos y padres de familia, y el informe que se me dió fué perfectamente favorable al cumplimiento de sus deberes morales. ¿ Por qué se los aborrece ? ¿ por qué se los denigra en los periódicos y aun se ha restringido su entrada al país ? No he podido explicármelo por otro motivo que por el de un resto del antiguo espíritu hostil á todas las razas desconocidas, como una exhibición inconsciente de las ideas que la intensidad de la lucha por la vida engendra en el cerebro de los pueblos atrasados.

Viendo la dificultad que el clima opone á la ejecución del Canal con brazos de europeos, la facilidad con que lo soportan los africanos y los asiáticos, el estado inculto y malsano del interior de la América tropical, — se comprende sin dificultad que aquellas dos razas están llamadas á representar un papel muy importante en la colonización de este continente ; que las preocupaciones no razonadas con que se las quiere rechazar son suicidas para el porvenir de estos países, y en fin, que la ley de la unidad de la raza humana

conduce á su cruzamiento y homogeneidad y es providencial é irresistible.

Volvamos á los trabajos del Canal. Los gastos sobrepujaron á todas las conjeturas formadas en un principio. Mr. de Lesseps partía en sus cálculos de las bases de experiencia adquiridas en la empresa del de Suez; pero las condiciones en Panamá eran del todo distintas. Allá el trabajo era de naturaleza uniforme, el suelo arenoso en toda su extensión, el clima — aun que no favorable al europeo — mucho menos malsano que el de Panamá, y la temperatura, sobre todo, guardaba menos distancia con la de los países del norte del Mediterráneo que con la de las regiones tropicales de América. El error de esos cómputos parece hoy increíble; pero entonces era posible á causa de una exagerada confianza en las fuerzas mecánicas conocidas ya en el último cuarto del siglo XIX.

Varios fueron los presupuestos formados, con alguna precipitación quizás, acerca del costo de este grandioso proyecto.

El de Mr. Wyse, concesionario primitivo del privilegio (1879). . . . . $	85.000,000
El del Congeso Científico Internacional, reunido en París en 1879 . . .	209.000,000
El de la Comisión técnica reunida por Mr. de Lesseps en Panamá (1880) .	168.000,000
El de Mr. de Lesseps al lanzar la suscripción de acciones (febrero de 1881).	131.000,000
Rectificación posterior en septiembre de 1881.	106.000,000

El de Ingenieros americanos en 1884 (Teniente Mc-Lean).	350.000,000
El de Ingenieros ingleses en 1885 (tomando por base los trabajos ya ejecutados y su costo).	540.000,000

Creo que no dejará de tener interés para los colombianos conocer el pormenor de esas fabulosas sumas y la manera como se forman esos inmensos guarismos. Presentaré ese pormenor, tomado de una serie de cartas publicadas en el *Financial News* de Londres, cuyo autor, el señor J. C. Rodríguez, las recogió en un interesante libro.

1.° Compra del privilegio á Mr. Wyse. $	10.000,000
2.° Trabajos ejecutados hasta diciembre de 1884 (11.000,000 de metros cúbicos de excavación, hospitales, casas de habitación, estudios, etc.).	87.500,000
3.° Excavaciones que aun faltaban (116.905,400 metros cúbicos), á razón de $ 1-25 por metro cúbico	146.200,000
4.° Canales de derivación, lago artificial, tajamar en Panamá y Colón, etc. etc. etc. (suma en extremo baja). . . .	40.000,000
5.° Interés sobre $ 100.000,000 gastados hasta diciembre de 1884 ($9\frac{1}{2}$ años).	65.300,000
6.° Administración en París y Panamá, en diez años más, á razón de $ 1.600,000 anuales	16.000,000
7.° Descuento de 40 por 100 sobre los	
Pasan.	365,000,000

Vienen.	365.000,000
empréstitos necesarios para completar los trabajos.	95.000,000
8.° Interés sobre estos empréstitos hasta su extinción.	80.000,000
Total. . . . . $	540.000,000

Pero evidentemente la cuarta de estas partidas está calculada con una moderación excesiva, y no sería imposible que esas obras costasen $ 100.000,000 más que el guarismo en que se la computa. Para que se vea esta posibilidad, daré una sucinta idea de lo que es el lago artificial proyectado.

El Chagres tiene sus nacimientos á unas diez y seis leguas al oriente de Gamboa; aquí tuerce hacia el norte, por un valle encerrado entre dos hileras de cerros distantes una milla entre sí, y su lecho está á 50 pies de altura sobre el Canal. Esta es la parte que se considera á propósito para levantar una represa de 1 milla de largo con 60 metros de altura á lo menos. Debajo de esta muralla se piensa ó se pensaba construír un túnel de cal y canto de 50 pies de ancho, con la profundidad suficiente para dejar escapar la cantidad de agua necesaria para surtir el canal, y en la parte alta del lago se pensaba dejar una compuerta por la cual pudiera salir hacia el canal de derivación, paralelo al canal navegable, la cantidad de agua conveniente para evitar todo peligro de derrame sobre éste. La cantidad de agua del lago debería ser de cinco á seis mil millones de metros cúbicos, volumen que se calcula — si se extendiese con una profundi-

dad de 25 centímetros, — cubriría una superficie de 758 millas cuadradas; pero que reducido á una profundidad de 60 metros, sólo ocuparía 6 millas cuadradas. El peligro en este asunto consiste en que, si sobreviniese una segunda avenida del río cuando aún no hubiese salido el agua de la anterior, la represa hecha de tierra pisada, como el camellón de un ferrocarril, podría no resistir la presión, y su ruptura se llevaría por delante todo lo que encontrase en su camino hasta el Atlántico : canal, poblaciones, labranzas y buques. Se requeriría, pues, una construción ciclópea, delante de la cual serían juego de niños las murallas de Cartagena; principalmente si la composición de los cerros que cierran el valle superior del río Chagres presentase puntos débiles en algunas partes.

El gasto impendido hasta diciembre de 1884 hemos visto que montaba á $ 97.500,000 : el de los cuatro años siguientes hasta diciembre de 1888 se hace subir á más de otro tanto, ó sea á un total de $ 225.000,000; mas para obtener esta suma ha sido preciso emitir obligaciones por una suma doble : sea $ 400.000,000. Por aquí puede juzgarse que no tiene nada de exagerado el cómputo de $ 540.000,000 formulado en el *Financial News*.

Á la verdad, la empresa es mucho más costosa de lo que en un principio juzgó la ardiente fantasía del Gran Francés. Á las dificultades nacidas de la configuración del suelo, de la vecindad del río Chagres y del clima se agrega, últimamente, en los momentos de crisis para los empresarios,

LA ACTITUD HOSTIL DEL GOBIERNO AMERICANO

La primera idea de intervención par parte del Gobierno de los Estados-Unidos en los asuntos conexionados con el tránsito entre el Atlántico y el Pacífico al través de la América Central, data, probablemente, de las primeras negociaciones para la incorporación de Tejas en la Unión Americana, entre 1840 y 1846. La doctrina Monroe (1823), — á la que algunos escritores hacen remontar aquel pensamiento, — fué en su origen de sugestión inglesa (Canning), y en la disposición de ánimo de su primer expositor americano (John Quincy Adams), una teoría benévola y enteramente desinteresada : era una amenaza á la Santa Alianza de hacer causa común con las repúblicas hispanoamericanas recién emancipadas para resistir las agresiones europeas. La teoría avanzada por primera vez durante la Administración de Mr. Johnson y acentuada en el primer período de la del general Grant, es una amenaza á la independencia de las mismas repúblicas, en el caso de que, con auxilio de capitales europeos, se atrevan á abrir al viejo mundo la puerta de la navegación del Pacífico. El pensamiento actual del Gabinete de Washington es éste : « No se puede abrir un canal entre los dos mares al través de la América Central, sino con la condición de que en él tenga una acción preponderante el Gobierno de los Estados Unidos. » Concretando más la idea, la pretensión de éstos es que, «en caso de guerra, las puertas del Canal estarán abiertas únicamente á la marina de guerra americana y cerradas á todas las demás ban-

deras del globo. » Esa es la exigencia formulada con más ó menos precisión por los diplomáticos americanos, generales Sullivan y Hurlbut, acreditados cerca del Gobierno de Colombia de 1867 á 1871, y el espíritu de las proposiciones formuladas en el Senado de Wáshington por los senadores Morgan, Burnside, Edmunds y otros. Con este objeto fué enviado también á Bogotá en comisión especial Mr. Caleb Cushing, á fines de 1868.

Pero ese proyecto de adquirir preponderancia sobre el canal que se construyese al través de los istmos de Panamá, Darién ó el Atrato, venía madurándose desde mucho antes.

En 1846 fué negociado un tratado entre los Estados Unidos y Colombia, en el cual, á cambio de adquirir para sus ciudadanos y mercancías iguales derechos de tránsito al través del istmo de Panamá que los de que gozasen los colombianos y sus mercancías, los Estados Unidos nos garantizaron : 1.° la *neutralidad de las vías interoceánicas* construídas ó que se construyesen dentro de los límites de dicho Istmo; y 2.° la *soberanía* de Colombia en ese territorio.

Diez años más tarde, á consecuencia de una riña ocurrida en las calles de Panamá entre norteamericanos y panameños, en la cual murieron algunos de los primeros, el Gobierno americano, presidido entonces por el general Pierce, envió á Bogotá una comisión especial á cargo de los señores Morse y Bowlin, á exigir, aparte de una indemnización en dinero, la creación de dos *municipalidades* semi-independientes en Colón y Panamá y la venta al Gobierno americano

de las islas de Taboga, Taboguilla, Perico y Flamenco, que constituyen el verdadero puerto de Panamá.

La Administración de Mr. Buchanan prescindió de esas pretensiones en 1857; pero dos años más tarde un señor Thompson, ciudadano americano, que suponía haber adquirido de la provincia de Chiriquí un derecho á construír un camino interoceánico entre David, capital de esa provincia, en el Pacífico, y la gran bahía de Bocas del Toro en el Atlántico, vendió esa concesión al Gobierno americano por conducto del Secretario de Guerra, Mr. Floyd. Aunque tal concesión había sido declarada nula por la Corte Suprema de Colombia; á solicitud de la Compañía del ferrocarril de Panamá, y aunque esa transacción, juzgada en los Estados Unidos como una mera concusión escandalosa de un alto empleado del Gobierno, no había parecido ser reconocida en muchos años, — en 1880 ó 1881 el Gobierno de Wáshington, presidido por Mr. Hayes, dió algunos tímidos pasos para hacerla efectiva, con el objeto de establecer en Bocas del Toro un depósito de carbón para la marina de guerra; pero esa idea fué pronto abandonada.

Por repetidas ocasiones ese mismo Gobierno solicitó permiso del Colombiano para hacer exploraciones en sus istmos de Panamá, Darién y el Atrato, con la mira de construír por alguno de ellos un canal entre los dos Océanos, y propuso por dos veces la celebración de un tratado al efecto. En la primera (1868), nuestros negociadores, los señores Miguel Samper y Tomás Cuenca, celebraron uno con el general Sullivan, que no mereció la aprobación del Senado de

Wáshington, porque no se le concedía ninguna superioridad en el tránsito á los buques de guerra americanos. En la segunda (1870) fueron algo más condescendientes nuestros Plenipotenciarios, señores Antonio María Pradilla y Jacobo Sánchez; pero la Administración del general Salgar, por el órgano del Secretario de Relaciones Exteriores, señor Felipe Zapata, solicitó del Congreso reformas á ese tratado en el sentido de poner en pie de perfecta igualdad á todas las potencias en el uso del Canal, en paz y en guerra; condiciones que el Congreso Colombiano puso, en efecto, á la aprobación, pero que no fueron del agrado de la Administración del general Grant.

Ésta entonces dirigió sus miradas al istmo de Nicaragua, en donde sus ingenieros creían haber encontrado una ruta preferible á la de Panamá, y tal vez sus diplomáticos las concesiones de supremacía á que se aspiraba; pero no por eso perdió de vista lo que hacía relación á la última de estas vías, ni abandonó el objetivo de su política, que ya no consiste en dar una protección fraternal á las repúblicas débiles de origen español, sino en conservar sobre ellas una influencia superior, como un timbre de su grandeza nacional. Temeroso tal vez el Gabinete de Wáshington de que alguna gran potencia europea haga pie firme en este Continente, ponga en duda su superioridad en los asuntos americanos y la obligue á mantener una marina y un pie de fuerza permanente considerable y acaso peligroso para la conservación de sus instituciones republicanas, parece querer fundar su poderío, á la vez en su propio engrandecimiento y en la debili-

dad de los países que ocupan el mismo continente, impidiéndoles estrechar sus relaciones con los pueblos europeos.

Esta política puede, en las circunstancias actuales, hacer fracasar la empresa del canal de Panamá. En los momentos en que, agotados sus primeros recursos, la Compañía necesitaba algún apoyo simpático, que quizás sólo el Gobierno francés pudiera darle, — bajo la forma de garantía de un interés mínimo á los nuevos capitales necesarios para llevarla á feliz término, — una proposición aprobada casi por unanimidad en el Senado americano, hizo muy difícil esa pequeña protección. Se hizo la declaratoria de que la intervención directa ó indirecta de cualquier gobierno europeo en la construcción del canal de Panamá sería considerada como un acto poco amistoso á los Estados Unidos, que éstos no podrían mirar con indiferencia. Palabras de esta naturaleza, dirigidas á una nación republicana europea combatida por la coalición de tres viejas monarquías en el exterior, por ambiciones desleales en el interior, y tal vez amenazada de una próxima restauración de las formas monárquicas, no podían menos de paralizar la acción protectora de ese Gobierno á los capitales de sus clases laboriosas comprometidas en aquella empresa vacilante.

El resultado de ellas puede ser á un tiempo la pérdida de más de $ 200.000,000 ya invertidos, y de grandes esfuerzos industriales, ejecutados con el sacrificio de muchas vidas, para Francia, y la desaparición para Colombia de una grande esperanza de progreso intelectual y desarrollo comercial.

Aquí en Colombia no podemos comprender la sabiduría de esas previsiones americanas. Si los estadistas de ese país temen complicaciones con las potencias europeas en América, debieran empezar por sacudir la vecindad de la soberanía británica en el Canadá, la de ésta y otras naciones en las Guayanas y en las Antillas : allá, á las puertas de su territorio, sería en donde pudiera ser temible la influencia de la Gran Bretaña, de España, de Francia y de Holanda, no á cuatrocientas leguas de sus puertos. Si los Estados Unidos creen tener enemigos de quienes deban desconfiar, quizás los menos temibles serían los que ayudaron poderosamente á conquistarles su independencia y su libertad. Si ellos, pueblo tan afortunado, tan rico, tan poderoso, quieren proteger los intereses de su comercio en el mar Pacífico, debieran mirar si hay justicia é hidalguía en hacerlo á expensas del porvenir de un pueblo pobre, de escasa población, que se inicia en la carrera de la vida en medio de tantas dificultades originadas por la tradición de sus tres primeros siglos.

Todos esos temores del Senado de Wáshington parecen quiméricos. Ningún pueblo del mundo, excepto en caso de agresión y de propia defensa, querría medirse por medio de las armas con ese coloso; y en la competencia industrial, nada tiene éste que temer del europeo. Dentro de los límites de su territorio, con una densidad menor aún que la que contenta y feliz ocupa el de Bélgica, cabe una población veinte veces mayor que la actual; es decir, mil quinientos millones; su constitución política es la más perfecta hasta

hoy conocida; sus recursos de todo género son inagotables. Libre de complicaciones exteriores é interiores, sus fuerzas defensivas consisten en el espíritu de sus libres instituciones, en la simpatía que inspira á todos los pueblos de la tierra la generosidad con que los invita á venir á trabajar sus baldíos y á gozar de los derechos de hombres libres; en la ausencia de tiranías, servicio militar y clases privilegiadas; pero sobre todo en *la paz* que ofrece á los trabajadores, al corazón de las madres, que dejarán de ver allí arrastrados á los cuarteles á sus hijos. La paz y la libertad son el gran secreto de su poder expansivo. El egoísmo conduce á la guerra, y por la guerra á la tiranía y la decadencia. No quiera el cielo que la grandeza de ese país, en el que fincan las esperanzas del porvenir los amigos de la humanidad, empiece á encerrarse dentro de los límites estrechos de la gran muralla de la China!

CAPÍTULO XXIII

DE COLÓN Á NUEVA ORLEÁNS

Las islas de San Andrés y Providencia. — Las bocas del Mississippi. — Puerto Eads. — Gasto impendido en la apertura de la barra. — Importancia de esta obra para las poblaciones del valle del Mississippi.— Las orillas del Mississippi entre Puerto Eads y Nueva Orleáns. — La cuarentena. — Aspecto del Mississippi. — Los diques de sus orillas. — La llegada á Nueva Orleáns.

Dejé á Panamá con pena de no hacer allí una permanencia más larga en la sociedad de buenos y antiguos amigos, en algunos de los cuales, después de treinta y cuatro años de ausencia, encontré la misma afectuosa y cordial acogida; pero era necesario seguir. Á las 6 de la tarde salíamos de Colón, y continuaba la vida del mar, estrecha, monótona, semejante á la de la prisión, dominada incesantemente por un solo pensamiento: el de llegar otra vez á la tierra. Éramos ya treinta pasajeros, divididos en dos grupos distintos: formaban el más numeroso, siete santandereanos, cinco antioqueños, un boliviano, un panameño, un cubano, un casanareño, un cundinamarqués, un alemán, su señora y una señorita, que habiendo vivido largos años en Bogotá y en Medellín, se asimilaban al grupo colombiano, y diez americanos del Norte, alemanes,

ingleses y un francés, que en breve se incorporó también en la compañía de raza latina, con preferencia á la de los demás europeos. La franca alegría, la conversación bulliciosa y la amable obsequiosidad de los colombianos, rompió al fin el hielo de los europeos, y al tercer día casi todos los pasajeros entraban en la conversación general. No había niños, y la falta de ellos se hacía sentir, pues nada como la inocencia y el candor del alma reflejada en la mirada, tiene un poder igual de distracción y contento. Se jugaba tresillo y ajedrez, se leía algo, se dormía á ratos durante el día, y en lo demás el mar ejercía esa poderosa atracción de la inmensidad sobre el pensamiento humano que conduce á la meditación y al silencio.

Al tercer día dejamos á nuestra derecha la isla de Providencia, guarida antes de temibles bucaneros, mansión hoy de algunos restos de una colonia de esclavos llevada allí desde Jamaica por un propietario inglés; posición que podrá ser importante en lo por venir, y á la cual ha llamado recientemente la atención en un interesante opúsculo el señor Francisco J. Vergara. Dista poco más de ochenta leguas de Colón, y con la de San Andrés, formaba esta isla un territorio nacional poblado por unos 4,000 habitantes, que hablan casi exclusivamente el inglés. En esa misma noche debimos de pasar frente á la costa de Honduras, y al siguiente día avistamos las costas occidentales de la isla de Cuba; á eso de las cuatro de la tarde pasamos á la vista del cabo de San Antonio, dejando á la izquierda el cabo Catoche, que dista de aquél unas cuarenta leguas. Durante esa noche entramos en el golfo

de Méjico, y al amanecer del séptimo día nos encontramos frente á frente á las bocas del Mississippi.

La mañana estaba algo oscura; á nuestro frente se veía una línea negra, y sobre ella se levantaban, en medio de la bruma, la luz eléctrica de un faro y la columna de humo, que algunos minutos después se vió con los anteojos era una lancha de vapor y á su bordo un práctico para penetrar en la boca del río. Estábamos, pues, al frente de *Puerto Eads*, así nombrado en honor del célebre ingeniero que logró abrir la barra al paso de buques de 30 pies de calado. Á las 5½ a. m. subió el práctico á bordo del *Texan* y tomó el timón; media hora después entrábamos sin dificultad alguna por la boca central del Mississippi, conocida con el nombre de *Paso del Sur*, y dos millas adelante llegamos al cauce profundo del río, fuera ya de la barra. Hasta este momento la atención de los pasajeros había estado atraída toda por los sondajes que se hacían en el fondo del canal. El vapor marchaba lentamente, como esperando la voz del marinero que incesantemente arrojaba la sonda y marcaba en voz alta: « treinta pies », veintinueve pies » « treinta pies » hasta que al fin, al grito « de cuarenta pies », los pasajeros exclamaron: « ¡ estamos fuera de la barra ! » Entonces pudimos dirigir la vista al paisaje que nos rodeaba.

Era una sabana de agua ó fango, hasta el confín del horizonte, de la cual surgían á trechos líneas angostas de tierra, á veces cubiertas de sauces llorones ó de cipreses enanos. Á lo lejos se alcanzaba á divisar el mar, distinguido del resto del paisaje por el color más brillante de la superficie y por las velas

de pequeñas embarcaciones de pescadores que le atravesaban. Á nuestro frente se ocultaba la tierra detrás de un velo de brumas. Habíamos atravesado las obras principales que han dado al canal ó Paso del Sur una profundidad permanente (?) de treinta pies; obra que se reputa el complemento de la navegación del gran río.

Es éste, en el estado actual de la civilización, la más importante de todas las arterias navegables del globo. Con sus tributarios forma una red de comunicaciones accesible á los vapores en más de cinco mil leguas; el valle recorrido por ellas presenta una superficie de ciento cuarenta mil leguas cuadradas, y está ocupado hoy por más de treinta millones de habitantes, que producen anualmente una riqueza de quizás más de siete mil millones de pesos. Como sus producciones principales consisten en artículos agrícolas de mucho volumen con relación á su valor, era un problema de inmensa importancia abrir al comercio exterior las bocas mismas del río, á fin de evitar trasbordes y acarreos terrestres, siempre mucho más caros que el transporte fluvial. Abrir las bocas del mar á los grandes buques del Océano, equivalía á doblar y aun triplicar las posibilidades comerciales de ese gran valle, cuya población, — calculando los mismos períodos de duplicación seguidos en el siglo XIX, — puede llegar á ser, á fines del siglo XX, de quinientos millones.

La barra que obstruía las bocas sólo daba paso á buques de 8 pies de calado en uno de los caños, de 11 en otro y hasta de 13 en el principal, que era

el del Sudoeste. Pero los grandes vapores y *clippers* del Océano, los que pueden hacer el transporte á precios más económicos, requieren de 24 á 28 : esa barra, de naturaleza movible, exigía un examen diario de su dirección y profundidad; pilotos muy prácticos, boyas cambiadas de posición con mucha frecuencia, dragas costosas en constante trabajo, y á pesar de todos esos cuidados y de todo ese gasto el paso por ella era siempre peligroso.

La obra del capitán Eads suprimió esos obstáculos.

En 1875 celebró él un contrato con el Gobierno americano, en el que, mediante la suma de $ 5.200,000, se obligó á suprimir la barra por medio de diques laterales, con las siguientes condiciones principales :

Se obligaba á aumentar gradualmente la anchura y la profundidad del canal, á razón de 2 pies de profundidad en cada año, y desde 200 hasta 350 la anchura.

Por cada 2 pies de profundidad, mantenida sin variación durante un año, se le pagarían $ 500,000 unas veces, otras $ 250,000, hasta la concurrencia de cuatro millones de pesos.

Si la profundidad y anchura del canal se mantenían intactas durante diez años, se le pagarían $ 500,000 más.

Si esa situación duraba veinte años, se le pagarían otros $ 500,000.

Desde que el canal tuviese 24 pies de fondo permanente y 350 pies de anchura, se le daría además una renta de $ 100,000 anuales, hasta completar 20 años.

Si en cualquier tiempo ocurría algún accidente que interrumpiese el tránsito de los busques, el gobierno suspendería los pagos.

Ninguna anticipación de fondos debía hacerse al empresario, ni pago alguno, hasta doce meses después de obtenidos resultados visibles en sus trabajos.

Éstos abarcaban cuestiones en extremo difíciles, tratándose de un río que arrastra 540 millones de metros cúbicos cada veinticuatro horas en tiempo seco, y una cantidad cinco veces mayor en sus crecidas; que acarrea cuatro millones de metros cúbicos por día de materia sólida en suspensión durante sus grandes avenidas; de suerte que con ello se calcula que los aluviones del Mississippi han avanzado la costa dentro del mar doscientas veinte millas; casi desde la confluencia del río Rojo, hasta donde hay señales geológicas de que llegaba el mar algunos cuarenta siglos antes. Los estudios geológicos, matemáticos, mecánicos y físicos que precedieron á esa obra, debieron ser de inmensa magnitud.

El plan de los trabajos, sin embargo, parece sencillo.

El primer dato sobre que reposan es la profundidad del mar frente á la boca del río. Según los estudios hechos con mucha minuciosidad por los ingenieros hidrógrafos del gobierno americano á nueve millas de distancia, es decir, hasta donde penetra dentro del mar la corriente del río, la profundidad es de más de 600 pies.

El segundo es la fuerza de la corriente en la boca del río. Al encontrar éste la resistencia de las olas

del mar, pierde su velocidad, el caudal de las aguas se divide hacía los lados sobre el suelo anegado, se extiende en una gran superficie, y deposita tanto en ésta como en el cauce la materia sólida que trae en suspensión. Esta es la causa que conduce á la formación de barras en los ríos de curso aluvial : de donde se deduce que el problema para destruírlas consiste en mantener la rapidez de la corriente para acarrear á fondo profundo las tierras y arenas de que viene cargada. Para obtener este resultado, el capitán Eads, empleando procedimientos semejantes á los ya usados en la barra del Danubio y de otros ríos en Europa, encauzó la corriente de la menor de las bocas del Mississippi dentro de diques laterales formados con fajinas de ramas delgadas de sauce y con colchones de junco comprimidos con lechos de piedra dentro de fuertes estacadas de pilotes clavados á gran profundidad. Por medio de estos lechos alternados de fajinas y piedras, formó un banco natural, en el que, depositándose lentamente la tierra y la arena de la corriente, al fin formó una muralla sólida á uno y otro lado, dentro de las cuales la corriente comprimida arrastró la obstrucción formada por las arenas.

El gran río derrama en el mar por tres bocas principales : la del Sudoeste, que tiene 400 metros de anchura, daba una profundidad de 13 pies, era la más frecuentada en otro tiempo, y toma el 45 por 100 de las aguas; la del Sudeste, llamada también *Pass á Loutre*, con cerca de 500 metros de anchura, no daba más de 11 pies de profundidad, pero tomaba otro 45 por 100 de la masa fluvial; el paso central del Sur

sólo tenía 8 pies de fondo, 200 metros ó poco más de ancho, y contenía apenas el 10 por 100 del volumen total. Por consideraciones de economía éste fué el escogido para hacer un canal accesible á los más grandes buques del mar.

Para asegurar este resultado era necesario también obstruír desde la parte superior del delta las salidas de los caños por donde se escapaba una parte de las aguas, y disminuír también las que se dirigían al mar por las dos bocas laterales del *Paso del Sudoeste* y del *Pass á Loutre*, por medio de extensos diques horizontales. Quedaba, sin embargo, un gran peligro. La violencia del mar en los días de tempestad podía destruír el término de los diques en la boca exterior del canal, y para prevenir ese accidente fué defendida esa parte con un revestimiento de piedra artificial en bloques de veinticinco á cincuenta toneladas de peso cada uno. Todos estos trabajos titánicos, tratándose de un río de la magnitud de Mississippi, fueron ejecutados en medio de una violenta oposición que otros ingenieros y empresas rivales suscitaban en la prensa; tomando dinero á interés á tasas usurarias, hasta de 10 por 100 anual y 100 por 100 de utilidad en caso de buen resultado en las obras, contra predicciones adversas de los ingenieros militares al servicio del gobierno americano, y aun con la enorme dificultad de una violenta epidemia de fiebre amarilla que reinó por varios meses en el curso del Mississippi, desde el golfo de Méjico hasta arriba de Menfis. Á pesar de tantos obstáculos, parece que dará resultados permanentes y de toda la magnitud

que se deseaba. Por lo pronto el precio de los transportes desde Nueva Orleáns hasta Europa ha bajado casi á la mitad de lo que antes costaba; es decir, á 50 centavos el quintal de algodón y poco más de 25 centavos el de trigo (1). En 1880 se calculaba que esta economía en los fletes representaba ya para el comercio de Nueva Orleáns $ 4,000,000 anuales, casi el costo total de la obra.

En cuanto á la duración de ésta, la experiencia de más de un siglo de la aplicación del sistema de diques laterales para vencer la barra de los ríos en Prusia, Rusia, Holanda, Suecia, y sobre todo más recientemente en la del Danubio, en Rumania, hace concebir esperanzas de que sea igualmente favorable. Tan sólo en el Ródano, en Francia, fué adverso el resultado, por lo cual allí tuvieron que ocurrir al sistema de un canal con esclusas para comunicar el río con el mar.

Pasada la barra, á poca distancia se presentó en el río un bote que conducía al médico encargado de practicar la visita de sanidad. Subió éste á bordo, hizo formar en hilera á los pasajeros y la tripulación, mirando todas las fisonomías con ojo penetrante y escrutador, recorrió los salones, camarotes y bodegas del buque, y no encontrando seguramente nada sospechoso, dió permiso para seguir hasta Nueva Orleáns, previa fumigación del equipaje de los pasajeros en el edificio especial destinado á este objeto, cuaren-

(1) El algodón paga flete sobre el volumen y el trigo sobre el peso. Esto explica la diferencia de flete entre uno y otro artículo.

ta millas arriba de la boca del río, y sesenta y ocho abajo de Nueva Orleáns : operación enojosa y completamente inútil. Todos los equipajes, ropas de las camas, manteles y muebles de tela de servicio del buque fueron llevados á tierra, abiertos y extendidos en un gran salón, en perchas colocadas en toda su extensión. Luego cerraron herméticamente las puertas y ventanas é introdujeron una fuerte cantidad de aire calentado á muy alta temperatura (300° de Fahrenheit), por espacio de media hora. Esta es la fumigación hecha de acuerdo con el sistema reinante, que atribuye á microbios todas las enfermedades epidémicas, y que parte del principio de que las altas temperaturas matan esos organismos infecciosos. Lo natural era que los pasajeros y la tripulación del buque fuesen también sometidos á esa prueba del fuego, pues dentro de sus vestidos, de sus intestinos y de sus órganos respiratorios podía encontrarse también el microbio de la fiebre amarilla; pero no se llevó hasta allá la severidad de la Academia de Medicina de Nueva Orleáns.

Después de una detención de más de seis horas en un sitio desolado pudimos continuar la marcha, teniendo ya á un lado y otro terrenos cultivados con plantaciones de arroz y caña dulce en lo general, y casas invariablemente rodeadas de bosquecillos de naranjos. El magnolia, árbol de hojas brillantes de verde claro, grandes flores blancas y aspecto de juventud y alegría, empieza á mostrarse en la vecindad de todas las habitaciones. El terreno, aunque perfectamente llano, desnudo de árboles, y como acabado de salir del

fondo de las aguas, se presta ya á cultivos variados. Como acontece generalmente en los ríos aluviales, y especialmente en nuestro Cauca, sus primeras márgenes son más altas que las tierras más distantes, lo que atrae la fundación de los establecimientos agrícolas á la orilla misma y comunica al paisaje durante la navegación un aspecto encantador. El río desarrolla su curso majestuosamente contorneado en S S inmensas; en las riberas se ven en primer término casas blancas de techo rojizo, como escondidas á la sombra de grupos de grandes árboles, y detrás se alzan las altas chimeneas de las fábricas; á los lados se dilatan dehesas de poca extensión, en donde pacen algunas hermosas vacas, los bueyes de acarreo y los caballos de servicio de la familia; debajo de algún grande árbol paternal que extiende sus poderosos brazos sobre la corriente, se ve amarrada al tronco una lancha pintada de verde, cubierta con un toldo de blanca lona, y á la sombra de ese mismo árbol, sentada en rústicos asientos ó sobre las raíces mismas del gigante, congregada la familia del propietario, en actitud reposada las señoras, juguetones é inquietos los niños. Detrás, á distancia, se ven relucir charcas y pantanos en medio de la campiña desolada; á veces también se destaca en esa soledad la vela de un bote que cruza por entre la red intrincada de caños y lagunas, rodeadas de cipreses, sauces llorones y juncales, sobre ellas se ven miriadas de patos, pequeñas garzas y aves acuáticas revolando. Los caminos que sirven para la comunicación terrestre entre las haciendas y labranzas serpentean por la ribe-

ra, ora mostrándose á descubierto, ora ocultos detrás de angostos parches de bosque, y, cosa rara, casi no se ve un hombre á caballo ó á pie; coches pequeños con cubierta blanca de cáñamo, tirados por un solo caballo, forman el vehículo habitual de los pasajeros, ya sean propietarios ó sus mayordomos y sirvientes. Allá prefieren tal vez la vida arrastrada á la vida sangoloteada del trote de nuestros *gochos* (1) calentanos.

En esta parte baja del río tampoco se observa el movimiento activo de canoas pequeñas de nuestro Magdalena. Es raro divisar alguna manejada, no por un solo canalete en la popa, como entre nosotros, sino por dos remos en la mitad de la embarcación, asegurados en los bordes de ésta, que con ambas manos maneja el conductor en impulsos simultáneos. En cambio, sí es frecuente el encuentro de pequeños vapores cubiertos con toldos de lona, debajo de los cuales alegres partidas de señoras y caballeros, de hombres y mujeres del pueblo, bajan ó suben, departiendo ó cantando en paseos fluviales á los lugares interesantes de las orillas.

No es tan ancho el río como uno espera encontrarlo. Esa arteria principal de los Estados Unidos, cuyo curso se extiende por 1,370 leguas desde las vertientes primeras del Missouri hasta Puerto Eads; que recibe el tributo de tantos ríos inmensos, muchos de los cuales son superiores en extensión y en raudal á

(1) En España se llama *gocho* al marrano: entre nosotros se sabe que es el caballo que ha perdido las orejas por un bubón llamado *gochera*, muy común en las tierras calientes.

nuestro Magdalena; que recibe los desagües de 140,000 leguas de valle y las nieves de grandes cordilleras á uno y otro lado; que uno espera encontrar con una anchura de 10 ó 12 leguas, no aparece ordinariamente entre Nueva Orleáns y el mar, con más amplitud que el Magdalena entre Tacaloa y Barranquilla; su canal ordinario es de 800 á 1,500 metros; en muy raras partes llega á una legua; pero en cambio, ¡que profundidad! El Magdalena no tiene en su parte baja más de 20 á 40 pies de fondo en los mejores lugares de su curso, y de Tacaloa para arriba ya no es de fácil navegación en verano. El Mississippi tiene en Nueva Orleáns, á 36 leguas de su embocadura, de 50 á 250 pies, fondo que de nuestros ríos sólo el Atrato presenta un poco más abajo de Quibdó, á una distancia doble del mar; profundidad que fué juzgada suficiente para las necesidades de un canal interoceánico por esa vía.

Desde el paso de la barra para arriba se nota que el hombre ha ocupado todo pedazo de tierra firme que se encuentra en las orillas y levantado su habitación, aun corriendo el peligro frecuente de las inundaciones, no menor allí que en el Magdalena ó el bajo Cauca. De la Cuarentena para arriba ya casi todo el terreno, en un fondo de una legua á lo menos, está cultivado, y empiezan á observarse en las orillas las defensas hechas con diques de arena ó césped, sostenidos por estacones y tablas, hasta la altura de dos ó tres varas. Subíamos á principios de mayo, las aguas debían estar ya á su más alto nivel ordinario, y esos pequeños diques eran suficientes para proteger las

habitaciones á lo menos, y en no pocos casos los sembrados ó tierras productivas de alguna manera. Estas defensas, ligeras en unas partes, sólidas y altas en otras, hasta la altura de 5 varas, angostas á trechos, anchas en el frente de la ciudad de Nueva Orleáns, en donde forman calles enteras hasta de 100 ó más varas de anchura, han sido necesarias en toda la parte baja del Mississippi para proteger de las inundaciones el suelo ocupado por la población en ciudades, pueblos y campos; representan ya un gasto de más de $ 150.000,000 (ciento cincuenta millones de pesos), y todavía no han producido el resultado de prevenir del todo los estragos del río. Cuando esos diques revientan en alguna parte débil, por allí se precipitan inmensos torrentes que destruyen labranzas, habitaciones, rebaños, por valor de muchos millones de pesos, en un solo día. Á pesar de ese peligro y del que resulta de la formación de grandes pantanos que, al secarse, producen miasmas venenosos, el hombre se ha establecido allí, la civilización se ha desarrollado, y la riqueza y la comodidad general se aumentan todos los días.

La demora producida por la cuarentena nos quitó la mayor parte del día, y la noche nos sorprendió á una distancia todavía considerable de Nueva Orleáns, privándonos de la vista de esas orillas encantadas, en las que hubiéramos querido sorprender el destino de los pueblos de nuestro bajo Magdalena, dueños de tantas ventajas, pero expuestos asimismo á los inconvenientes de la vecindad del río. La oscuridad cayó en los campos del rededor, y ya sólo pudimos ver, al tra-

vés de las tinieblas, las luces que de trecho en trecho anunciaban los hogares diseminados.

Muy temprano, sí, antes de las cinco de la mañana, estábamos ya sobre la cubierta del vapor, y el espectáculo que se presentó á nuestra vista es uno de aquellos que nunca podrá borrarse de la memoria.

NUEVA ORLEÁNS

El vapor continuaba subiendo lentamente por la mitad del río, que aquí tiene de 600 á 1,000 metros de anchura. Á nuestra izquierda se levantaban los enormes edificios y las altas armazones de astilleros de construcción de buques, y de las vastas estaciones de varios ferrocarriles que comunican la ciudad con los demás Estados del golfo de Méjico y con los de la ribera occidental del Mississippi, sobre el barrio ó suburbio de Argel. Á nuestra derecha se extendía en primer término una hilera interminable de vapores y buques de vela, arrimados á los muelles; en segundo término las copas de grandes árboles, y en medio de ellos la línea blanquecina de luces eléctricas, prolongada quizás por más de dos leguas á la orilla del río; en tercer término, edificios colosales de cinco, seis y ocho pisos, y á nuestro frente la espléndida curva de la ciudad, encima de la cual surgían iluminadas por los primeros rayos de un sol de primavera las altas cúpulas de sus iglesias. Vapores grandes y pequeños, buques de vela arrastrados por poderosos remolcado-

res, botes y lanchas de todos tamaños subían, bajaban ó atravesaban el río en diversas direcciones. El pito de los vapores y el de las locomotoras de numerosas líneas de ferrocarriles resonaban por todos los ámbitos; los muelles se veían cuajados de millares de pacas de algodón, barriles de azúcar, tercios de tabaco y sacos de trigo en pilas interminables; la chusma de marineros y mozos de cordel, carretas, carros y coches se agitaba confusa por todas partes; la animación y el movimiento de una gran ciudad comercial se presentaba á nuestros ojos deslumbrados, iniciándonos á los grandes espectáculos que ese gran país había de presentarnos en la peregrinación que emprendíamos.

Al arrimar á un gran muelle de madera extendido á lo largo de la orilla, subieron al vapor dos empleados del Resguardo y notificaron á los pasajeros la prohibición de bajar á tierra mientras no pasase la visita de la Aduana; en consecuencia, los equipajes fueron sacados á la cubierta y puestos en orden para examinarlos. Á todos los pasajeros se les había repartido desde el día anterior una hoja impresa, para declarar en ella los artículos sujetos al pago de derechos que trajesen consigo. Entre estos artículos figuraban los cigarros, de los que llevaba yo una buena provisión, que hube de declarar. Al llegar mi turno, el empleado de la Aduana abrió los baúles, tomó dos cajitas de cigarros habanos que iban entre la partida, me dijo que escogiera de los demás el paquete que quisiera, y me los entregó, recogiendo los restantes en un saco para llevarlos á hacer evaluar y aforar en la Aduana.

No tuve tiempo para ir á recobrarlos pagando los derechos, que por otra parte son excesivos, y los perdí. Advierto, para conocimiento de mis compatriotas, que sólo la ropa, el calzado y los objetos de uso diario están libres de derechos en la Unión Americana. Todo lo demás—con excepción de un reloj por persona—y todos esos encargos de que suelen llenarlo á uno los amigos no conocedores de esas prácticas, está sujeto al pago de derechos de no poca consideración.

Bajamos del vapor al muelle, tomamos allí un coche, y llevando en un carro nuestros baúles, nos dirigimos al hotel San Carlos, uno de los mejores y más antiguos de la ciudad. Inmediatamente después de almorzar, todos los colombianos, reunidos en cuatro coches, nos dirigimos, provistos de guías y de un práctico ó *cicerone*, á visitar la ciudad.

El terreno en que está situada es un istmo de dos á tres leguas de anchura, entre el río Mississippi, al occidente y el lago Pontchartrain, al oriente. Á una milla de distancia del río, un caño semejante al que corre por el frente de Barranquilla, formado por los derrames del Mississippi, arriba de la ciudad, y conocido con el nombre de *Bayou Saint John*, forma un canal navegable por pequeñas embarcaciones hasta el lago Pontchartrain, y el golfo de Méjico. Así Nueva Orleáns tiene dos medios de comunicarse con el mar: el uno por las bocas del Mississippi, en grandes buques; el otro por el lago, en buques costaneros de menor capacidad. Entre Nueva Orleáns y el lago Pontchartrain hay, además, cuatro líneas de ferrocarril, una de las cuales recorre primero toda la orilla

del río y se dirige al lago por la parte baja de la ciudad, y otra, desde la parte alta, penetra al centro y de allí se dirige al mismo lago. Aparte de estos ferrocarriles, hay dos ó tres carreteras muy bien conservadas. Resulta de aquí que Nueva Orleáns se extiende primero á lo largo del Mississippi, en más de dos leguas; sobre el lago Pontchartrain, en cuyas orillas tiene residencias de placer y de negocios, parques, teatros, hoteles y restaurantes, — y á todo lo largo de los caminos entre el río y el lago. El área de la ciudades es, pues, inmensa. El Distrito tiene cerca de 200 millas cuadradas de superficie ; pero la parte poblada verdaderamente cubre una 18 millas, ó sea dos leguas cuadradas, con una población que probablemente no exede hoy de 250,000 habitantes.

La parte más alta de su plano está en la orilla misma del río : de aquí bajan todos los desagües de la ciudad hacia el caño Saint John, ó directamente hasta el lago, el cual está al nivel del mar. En consecuencia, Nueva Orleáns está rodeada de lagunas, pantanos, caños, manglares y juncales espesos, inhabitables é insalubres. Esto explica la frecuencia con que la fiebre amarilla azota la población y detiene el progreso de ella. Las invasiones de esta epidemia se suceden en períodos de dos à tres años, y en alguna ocasión destruyó una de ellas, en pocos meses, la décima parte de población (11,000 muertos cuando no llegaba á 120,000 habitantes), principal y casi exclusivamente los procedentes de otros lugares. Los nacidos en la ciudad están, comparativamente, exentos de ese peligro.

Aparte de este lado oscuro, — pero que será vencido á medida que en la lucha con la naturaleza el hombre logre prevenir las inundaciones, dar salida á las aguas estancadas y sanear el clima, — todo lo demás concurre á hacer de esa ciudad uno de los lugares privilegiados del globo. Como sitio comercial, al pie de un valle de 140,000 leguas cuadradas de superficie, que dentro de cincuenta años estará poblado por más de 120 millones de habitantes, ninguna otra ciudad puede comparársele. Su temperatura media de 20° centígrados, sus inviernos tan dulces, durante los cuales el naranjo y el magnolia conservan toda la magnificencia de su follaje, y en donde la nieve es desconocida, constituyen un atractivo á que muy pocos lugares del globo pueden aspirar. La fertilidad de sus tierras, formadas con el detritus de las montañas, laderas y desagües del gran valle, todos los años fecundadas con las inundaciones del río, puede producir todos los frutos de la tierra. El río, el lago, el mar y las lagunas inmediatas le dan variedad de caza y pesca; de suerte que la mesa en sus hoteles y restaurantes es una de las más abundantes y suntuosas que pueden verse; las tierras baldías inmediatas á la ciudad y comunicadas con ella por una red multiplicada de ferrocarriles, caños navegables y el río, hacen comparativamente fácil la adquisición de propiedad territorial, y son un elemento de independencia y dignidad para sus pobladores. Sin embargo, todas estas fuentes de prosperidad han sido combatidas por la fiebre amarilla.

Nueva Orleáns fué fundada en 1718; tiene, por

consiguiente, ciento setenta y un años de antigüedad, y en este largo período sólo ha reunido 242,000 habitantes. Entre tanto otras ciudades americanas, en condiciones generales menos favorables, muestran un crecimiento mucho más rápido.

Wáshington, fundada en 1800, tiene hoy más de 220,000.

Cincinati, tenía 400 habitantes en 1800 y pasa de 300,000.

San Luis de Missouri 1,680 en 1810, y hoy de 450,000.

Chicago cuenta apenas cincuenta y dos años de existencia, y la pueblan ya 750,000. (1)

No ha sido lento, con todo, el progreso de aquélla desde que, en 1803, pasó del poder de los franceses á hacer parte de la federación americana el territorio de Orleáns, como entonces era llamada esa colonia.

La ciudad tenía 10,000 habitantes apenas. En ochenta y cinco años ha duplicado su población cuatro veces y media : es decir, es hoy veinticinco veces más poblada que entonces. Bogotá tenía cerca de 20,000 al principiar este siglo, y sólo ha duplicado algo más de dos veces ; pero ¡ que diferencia de situación y de historia ! Bogotá dista del mar 220 leguas, y sobre el nivel de éste tiene 2,615 metros de altura (según Reiss y Stübel). La navegación por vapor ha poblado á Nueva Orleáns, y ese agente de progreso data sólo de 1817.

La población de Nueva Orleáns es muy mezclada.

(1) El censo de 1890 le da 1.099,000.

La francesa ó de origen francés es numerosa; también lo es la originaria de los Estados del Sur inmediatos á Luisiana, sobre todo de la parte media del valle, de Kentucky, Alabama, Mississippi, Missouri y Tennessee; los negros, mulatos y zambos forman una tercera parte del total; hay una pequeña parte de españoles procedentes de Cuba ó descendientes de los antiguos funcionarios del tiempo en que esa colonia perteneció á España, y el resto se compone de *criollos*, ó sea descendientes de las familias antiguas de la colonia francesa, ya americanizados. Se suele ver en los mercados escasísimos restos de los aborígenes, y alguna gente blanca cuyos rasgos fisonómicos tienen extraña semejanza con los de los indios: caras largas, pómulos salientes, cráneos de forma cónica y ojos espantados. Se dice que son descendientes de la población francesa de Nueva Escocia, deportados á Luisiana entre 1763 y 1768, cuando los ingleses se apoderaron de la provincia junto con las demás posesiones francesas del Canadá. Como la raza francesa tuvo siempre menos repugnancia que la inglesa á mezclarse con la indígena, entre las familias criollas se nota la huella de la sangre americana primitiva. Fisonomías finas y amables, color ligeramente aceitunado, ojos y pelo negros, labios gruesos y formas redondas, más expresivas de sensualidad que de fuerza.

El caserío tiene el mismo carácter desigual. Las familias antiguas ocupan en lo general casas de uno ó dos pisos solamente, provistas de patios, jardines y fuentes; todavía se encuentran casas bajas con gran

patio central, anchos zaguanes, enormes ventanas y espaciosos corredores que recuerdan el gusto español; las habitaciones de las gentes de color se reducen á casitas pequeñas de madera en que vive una sola familia en lo general, pero casi siempre provistas de un corral grande ó pequeño. La parte nueva de la ciudad, hacia el extremo norte, tiene aspecto enteramente europeo: casas de cuatro y cinco pisos, alineadas en calles anchas, frecuentemente recorridas por tranvías tirados por mulas colosales.

Lo que á este respecto llama al primer golpe de vista la atención del hispanoamericano, es el gran número de edificios notables pertenecientes á establecimientos públicos. Los bancos, las compañías de seguros, las de navegación, las de ferrocarriles y telégrafos, los clubs y las multiplicadas asociaciones de todo género, están provistas de edificios enormes de piedra ó de ladrillo. Los almacenes de depósito, cercanos á los muelles, las fábricas en que se prensa el algodón, los establecimientos de empaque de mercancías, los elevadores de granos, las lonjas diversas destinadas á cada especie de mercancías de exportación ó importación, forman una masa de edificios, que, unidos á las casas de habitación, ensanchan enormemente la extensión de las ciudades. Si á esto se agrega la multitud de teatros, casas de conciertos, hoteles, restaurantes, hospitales, casas de asilo, colegios, escuelas colosales, oficinas públicas, se comprenderá desde luego que una de las faces de la civilización es la asociación mucho más estrecha entre los hombres.

El segundo ó tercer día de nuestra residencia en Nueva Orleáns nos llamó la atención una música que recorría la calle y el paso cadencioso de una gran procesión; habiéndonos asomado á la ventana, vimos un desfile de más de ochocientas ó mil personas, toda gente de color, decoradas con insignias masónicas, que conducían estandartes, carros simbólicos y banderas con motes extraños. Se nos informó que, en efecto, era una procesión de masones, y con este motivo pudimos saber que pasaba de ochenta el número de logias masónicas de la ciudad, y su personal de decenas de miles. Pudimos ver en una de las guías de la ciudad el nombre y la localidad de los edificios de reunión de todas ellas, que se nos aseguró estaban en actividad.

Investigando más este asunto de sociabilidad general, recibimos informes de que, entre muchas otras, había en la ciudad las siguientes asociaciones :

La Cámara de Comercio.

La Lonja de algodones.

La Lonja de rematadores ó venduteros.

La Bolsa de papeles de crédito (*Stock Exchange*).

La Bolsa de productos en general (*Produce Exchange*).

La Bolsa de mecánicos, negociantes de madera, y tratantes.

La Bolsa y Sociedad de los mecánicos.

La Bolsa Mejicana, Centro y Sur-Americana.

La Bolsa de frutas.

La Bolsa de azúcares de Luisiana.

22 Bancos.

29 Sociedades de templanza, varias de ellas organizadas en forma masónica.

Más de 100 sociedades de benevolencia, fraternidad y socorros mutuos (aparte de las logias masónicas, que tienen éstos también como objetos principales).

No pude saber el número de compañías de seguros, pero había varias. Este es, sin embargo, un ramo de especulación que pertenece, principalmente en los Estados Unidos, á las ciudades de Hartford (en Connecticut), Boston y Nueva York, las cuales tienen agencias en todos los lugares importantes.

Las iglesias son muy numerosas y las religiones á que pertenecen muy variadas.

Hay 52 de la religión de los Bautistas.

35 de los Metodistas.

34 de los Católicos.

14 de los Luteranos y Congregacionalistas.

13 de los Presbiterianos.

13 de los Anglicanos Episcopales.

1 Griega, 1 Unitaria, 5 Judías.

Total, 168 iglesias; es decir, una iglesia para cada 1,500 habitantes.

Además, 27 conventos, que supongo son católicos todos, consagrados á la educación ó á obras de caridad, como los de San Vicente de Paul, etc.; y 30 instituciones y asociaciones laicas de caridad y enseñanza.

Entre los conventos, el más notable por las proporciones de su edificio, número de profesas, antigüedad y rentas, es el de las Ursulinas, á la orilla misma del Mississippi.

Es la ciudad en que he visto más cementerios. Hay 35, situados en lo general en los caminos que conducen al lago Pontchartrain : todos muy aseados, muy bien conservados y con no pocas tumbas elegantes, sombreadas por grandes árboles. La humedad del piso no permite inhumar los cadáveres en el suelo, sino en bóvedas de cal y canto superpuestas en cuatro y aun ocho órdenes de filas. Para ir á los parques y lugares de recreo de la orilla del lago, se pasa al lado de cuatro ó seis cementerios, por cualquiera de las vías. Á veces se juzgaría que hay más habitaciones para los muertos que para los vivos; y poseído uno de esta idea, pudiera esperar el encuentro de los muertos en las mesas alegres y bulliciosas de los restaurantes.

Muchas ciudades americanas tienen sobrenombres alusivos al rasgo característico que predomina en ellas. Nueva York se llama la *Ciudad imperial*; Filadelfia, la *Ciudad cuáquera* ó la *Ciudad del amor fraternal*; Pittsburgo, la *Ciudad de hierro* ó la *Ciudad de los humos*; Nueva Orleáns es *Crescent-City* ó la *Ciudad de la Media Luna*, pero más bien debiera ser llamada la *Necrópolis del Mississippi*, si no fuese porque la distinguen tanta juventud y alegría. En efecto, en pocas ciudades americanas se ve igual abundancia de espectáculos y sitios de placer. Jockey Club, provisto de un gran circo para las carreras de caballos, muy bien conservado; cafés-conciertos; patios espaciosos para el tiro de pistola y de carabina; billares; pequeños teatros de juglares; salones para bailes públicos; vapores y lanchas en el río, el lago y las lagunas, exclusiva-

mente destinados á excursiones de placer; todo eso da idea de que la alegría francesa ha conservado allí las tradiciones de su raza. Se dice que la celebración de Nochebuena, de las Pascuas, del Año nuevo, etc., es allí espléndida, acompañada de procesiones, disfraces, bailes públicos y ceremonias singulares, en que toma parte toda la población. Los meses de invierno atraen allí gran número de viajeros y familias de los Estados del Norte, en busca de clima dulce para los pulmones delicados de los habitadores de las regiones frías, en donde la tisis no es menos amenazadora que la fiebre amarilla en la vecindad del Ecuador. Y como puede comprenderse, esa es la ocasión de bailes, paseos, conciertos, comidas y diversiones numerosas y variadas. Nueva Orleáns tiene reputación de ser la ciudad más alegre de los Estados Unidos.

Ocupa una área inmensa, como sucede con todas las ciudades norteamericanas modernas; pero los medios de locomoción interior son muy abundantes. Me parece que hay sesenta leguas de tranvías en sus calles y alrededores, varias líneas de ómnibus, gran número de coches de alquiler, y en el río y sus caños, circula gran número de botes.

Los hoteles, restaurantes y casas de posada, algunos de los primeros fastuosos, de aspecto monumental y excelente servicio, como sólo se ve en los hoteles americanos, son muy numerosos. Las piezas de habitación en el *San Carlos* eran grandes, claras, bien ventiladas; provistas de baño de tina y de regadera, con agua fría y caliente á discreción; luz eléctrica conducida por alambres cuya colocación podía cambiarse á voluntad,

encerrada en unas peras de vidrio de color ligeramente opaco y provistas de una llavecilla que, dando vuelta hacia un lado, encendía la luz, y hacia el opuesto, la apagaba; campanillas eléctricas para llamar á los criados; camas amplias y cómodas, acompañadas de mosquiteros contra al zancudo, abundante ya durante la noche. Los comedores, con capacidad para más de cuatrocientas personas, bien ventilados y con mucha luz, muy bien servidos por sirvientes aseados y atentos, con una abundancia que se echa de menos en presencia de la parsimonia de los hoteles europeos. Según he oído, sólo los hoteles suizos pueden competir con los americanos; pero éstos son superiores á todos los que vi en Inglaterra, Francia y España.

Dicen las guías de Nueva Orleáns que en ésta hay el increíble número de diez mil hoteles, y *boardings* ó casas de posada, y más de mil restaurantes. El valor de la asistencia oscila entre $ 2 y $ 5 por persona y por día sin incluír el lavado de la ropa, ni los vinos y licores, que son *extras* por los cuales se paga un precio adicional. Á las veces, cuando es grande el número de pasajeros, es también necesario gratificar á los criados para obtener servicio pronto y de buena voluntad. Generalmente éstos son personas de color, en quienes suele notarse la impertinencia común en las razas mixtas en el trato con forasteros; pero cede fácilmente á la administración de un *pour-boire* de veinticinco centavos.

Más de una cuarta parte de la población de la ciudad es de origen africano, pobre en lo general y mucho menos activa é industriosa que la americana. Se

puede, pues, comprender que la edificación ofrece, aunque no en igual grado, el mismo contraste que en nuestras ciudades del Atlántico y del Cauca, de casas espléndidas á estilo europeo, y casuchos de bahareque y paja. La escasez de piedra en todo el valle inferior del Mississippi explica el mal piso de las calles en lo general y alguna falta de aseo en ellas.

Uno de los aspectos notables de ésta, como de todas las ciudades americanas, es la abundancia de tiendas y almacenes de comestibles, vegetales y animales, por todas las calles, aparte de los mercados, que en Nueva Orleáns son numerosos y bien provistos. Estas tiendas y almacenes, llamados en inglés *groceries* (ó abacería), están atestados de hortalizas, raíces y frutas frescas, granos, carnes y pescados preparados, quesos, mantequilla, vinos y licores, y otros comestibles en abundancia tal, que bastaría su vista para quitar el apetito al más ambriento. Detalle que llamó nuestra atención: en todos ellos figuran en lugar prominente grandes racimos maduros de plátanos, de esas variedades que aquí conocemos con los nombres de *bananos* y *norteños:* los primeros largos, más delgados que el *hartón*, de carne blanca y como plateada; más pequeños los otros y más delgados que el *guineo*; quizás también de esa variedad de forma piramidal y color rosado que llamamos *pacíficos*. No vi *hartones*, ni *guineos cambures*, *dominicos*, *manzanos*, *bocadillos*, ni de *miniatura*.

El consumo de plátanos en los Estados Unidos vale algunos millones de pesos al año; lo comen crudos exclusivamente, como fruta de postre; y desde la

más pequeña y más remota aldea situada cerca de un ferrocarril, hasta las ciudades más populosas, se les encuentra en grandes cantidades, como artículo de primera necesidad, tan necesario como el pan. Proceden de la isla de Cuba, Jamaica, las Bermudas, Méjico, Honduras, Costa Rica, Colombia y Venezuela; y el día que en buques frigoríficos ó con algún empaque especial se pueda llevar los manzanos, los de *miniatura*, los *guineos*, y los *hartones* verdes, pintones ó maduros, para comerlos cocidos, asados ó fritos en diversas preparaciones, los países tropicales podrán enviar á ese mercado decenas de millones de cargas. El plátano es mejor alimento que la papa, y para los niños, preparado en forma líquida, es el mejor reemplazo al pecho de la madre. Durante los meses del estío el plátano satisface esa necesidad de un alimento que desarrolle menos calor en el cuerpo humano, y es el compañero natural del café.

En Luisiana han logrado producir dos variedades: las que llamamos *resplandor* y *norteña*, que son de las menos estimadas entre nosotros. Sin embargo, la planta no resiste á los inviernos fuertes: es decir, cuando la temperatura baja á 8° ó 6° centígrados por varios días seguidos, aun sin llegar á 0. Así, todavía no puede considerarse como un hecho consumado la aclimatación del plátano en esa región.

La naranja es otra de las producciones de la zona tórrida, ya aclimatada en la templada, que el Estado de Luisiana produce en abundancia y consume en cantidades fabulosas toda la Unión Americana. En un periódico, tal vez el *New York Herald*, vi calculado

en 600 millones de naranjas el consumo anual de ese país; estimado á razón de $ 1 el ciento ó un centavo cada una, daría un guarismo de $ 6.000,000. Juzgo que no es exagerado calcular doble número y doble valor, y como no es menor el consumo de plátanos, al mismo precio, subiría la estimación de los dos artículos en ese país á cerca de veinte millones de pesos anuales. Véase el valor del producto que nosotros reputamos insignificante, y del cual Costa Rica solamente exportó $ 669,000 en 1887 (1).

Las industrias que predominan en Nueva Orleáns, aparte de las grandes negociaciones de algodón, azúcar y madera, que son los tres grandes productos de la agricultura del Estado de Luisiana, son las de comisión y de comercio de tránsito de los Estados del alto valle con el Exterior. Una parte no pequeña de las exportaciones de los Estados Unidos, sale por la vía de Nueva Orleáns; en las importaciones, Nueva York, Boston y Filadelfia son los puertos favorecidos, pues Nueva York toma como los dos tercios de la importación total; pero con todo, Nueva Orleáns es el segundo puerto de importancia en aquel país. Con excepción de las de refinación de azúcar, carece, propiamente hablando, de fábricas y manufacturas.

Situado como está, en la extremidad sur de los Estados Unidos, tiene dos ó tres días menos de navegación por vapor que Nueva York ó Filadelfia, en el comercio con Méjico, la América Central y la del Sur;

(1) En 1891 ha principiado la exportación en cantidades notables por el puerto de Santamarta.

circunstancia que lo hará preferible para las relaciones comerciales de estos países, con el transcurso del tiempo, no sólo por lo que se refiere al comercio de Luisiana, sino al de los valles altos del Mississippi y del Missouri, para los cuales la vía fluvial será, aunque algo más dilatada, más económica que la de los ferrocarriles á Nueva York, Boston y Filadelfia. Los comerciantes de nuestra Costa Atlántica debieran procurarse relaciones en Nueva Orleáns, en donde tal vez pudieran encontrar harinas, manteca, petróleo y otros artículos á mejores precios que en Nueva York, y quizás también mejor mercado para el café, los palos de tinte y los cueros de este país. La introducción de plátanos, naranjas, piñas, mangos, cocos y otras frutas de nuestra costa á los grandes mercados de Denver, Kansas, San Luis de Missouri, Cincinnati, Pittsburgo y aun Chicago, es más fácil por la vía de Nueva Orleáns, adonde los fletes pudieran ser menores y de donde vendrían con menos recargos los productos agrícolas del Oeste y las manufacturas de sus grandes ciudades.

Nueva Orleáns tiene un rasgo especial en materia de relaciones políticas con los países de la América española. Á ella afluyen muchos aventureros de toda la Unión, y ha sido en este siglo el punto de partida de expediciones sobre las colonias españolas de las Antillas y las repúblicas de Centro-América. De allí partió el general español Mina, en su célebre expedición para emancipar á Méjico, en 1817. Entre esos expedicionarios iban el general Sardá, — más tarde establecido en este país, y autor del conato de rebe-

lión del 23 de julio de 1833, durante la administración del general Santander, — y el señor Santiago Brush, — después muy pacífico y respetable comerciante y agricultor de esta ciudad, abuelo de los distinguidos jóvenes Samper Brush. También se organizó allí la expedición filibustera de Wálker en 1855, que, con el concurso de algunos traidores nicaragüenses, estuvo á pique de convertir en colonia norteamericana á Nicaragua, y tal vez á toda la América Central, á no ser por la oportuna y decisiva participación de Costa Rica, presidida entonces por don Juan Rafael Mora. Al ejército costarricense, mandado por el general Cañas, cupo la parte principal en la derrota de esos nuevos bucaneros del siglo XIX. Es un hecho lamentable en la historia de las vicisitudes de estos países nuevos, que luchan por constituírse, el que tanto Mora como Cañas — cuyos servicios en esa contienda hubieran debido merecerles una consideración especial — fueran fusilados después en una lucha doméstica. Eran dignos de mejor suerte.

Volviendo á Wálker, este aventurero atrevido, — que en un principio recibió auxilios decididos de banqueros de Nueva Orleáns y aun de la Compañía de Vapores de tránsito para California al través de Nicaragua, cuyo principal propietario era el comodoro Vanderbilt, fundador de la dinastía de acaudalados capitalistas de este nombre, — se atrajo la enemistad de su protector, por haber confiscado sus vapores; enemistad que le fué fatal, porque dió á los nicaragüenses el auxilio de otros americanos, armados por influencia de Vanderbilt, para combatirlo. Como se

sabe, Wálker fué al fin hecho prisionero y fusilado en Honduras, en 1860, en el curso de una cuarta ó quinta tentativa de fundar la dominación norteamericana en Centro América. De Nueva Orleáns, en fin, partieron algunas expediciones destinadas á emancipar á Cuba de la dominación española en 1850, 1851 y 1868 á 1872, entre ellas la que encabezó el célebre y desgraciado general Narciso López, venezolano de nacimiento, pero establecido posteriormente en Cuba, quien sufrió la pena de garrote en la Habana en septiembre de 1851, si no estoy engañado.

No es imposible que esa ciudad esté llamada todavía á desempeñar un papel importante en la serie de infortunios que puede tenernos reservados el porvenir, y bastaría esa consideración para que las Repúblicas Centroamericanas y Colombia tuviesen en Nueva Orleáns una respetable representación consular, de que hoy carecen.

La historia de esta ciudad es corta, pero agitada y no poco novelesca. Fundada en 1718 por atrevidos aventureros franceses, que desde los grandes lagos del Norte habían bajado á todo lo largo del Mississippi, pronto se encontraron, como los primeros romanos, escasos de mujeres, y tuvieron que buscar por esposas á las indias que les dieron abrigo y les ayudaron à sobrellevar las durezas de la vida. El duque de Orleáns, regente entonces en Francia, les envió luego, como una gran merced, algunas partidas de las hijas de las calles de París, sacadas de la casa de corrección de la Salpetrière, que fueron dadas en recom-

pensa á los soldados y oficiales de la guarnición. Mejor aconsejado luego, hizo que del Canadá enviasen algunas muchachas pobres, pero honestas, que fueron enajenadas al mejor postor para esposas de los colonos ricos, en cuya almoneda indudablemente llegaron á precios elevados. Esta remesa de mejor ley, fué llamada de la *Caja de joyas*. La población criolla de Nueva Orleáns tenía, pues, su origen maternal en nobles indias, en la casa de corrección de *la Salpetrière* y en la *Caja de joyas*, y de ahí nació la primera clasificación de las variedades de la raza. Tampoco faltaron madres negras, elevadas á la condición de mujeres legítimas; pero en esos tiempos y en esa primera desgraciada condición de la colonia no podía repararse tanto en la genealogía cuanto en el servicio positivo que esas caseras debían prestar en medio de la soledad, la escasez y las enfermedades. Las más útiles debían ser las más nobles. También es este el origen de todas las poblaciones de la América tropical, en donde por la ley providencial de la necesidad y la influencia fisiológica de la aclimatación secular, la raza europea sólo puede propagarse y multiplicarse por injerto en tronco indígena ó africano, únicos que pueden resistir el calor continuado de las zonas ecuatoriales y las influencias palúdicas de las costas y de los valles de los grandes ríos.

Poco progresó como colonia francesa, á pesar de haber sido ella uno de los espejismos que Law, el famoso banquero y agiotista escocés, hizo brillar en la imaginación del pueblo francés durante su corta pero asombrosa prosperidad, y en 1763 fué cedida á los es-

pañoles, quienes no tomaron posesión hasta 1766. Tampoco tuvo desarrollo notable bajo la dominación de éstos, hasta 1802, cuando, por el tratado de San Ildefonso, fué devuelta á los franceses, y en el mismo año vendida á los americanos, junto con el territorio de Luisiana, por el emperador Napoleón, por un precio de $ 10.000,000. Era entonces Nueva Orleáns una ciudad de 10,000 habitantes, y su incorporación en un país libre fué la señal de la realización de sus altos destinos. Sus peripecias anteriores se reducían á oscuras luchas con las tribus indígenas del rededor; á insurrecciones de los esclavos, fácilmente sofocadas y castigadas con desapiadada crueldad; inundaciones, pestes é incendios frecuentes; pero luego se ensancharon los horizontes de su vida política é industrial y llegó á ser teatro de acontecimientos resonantes.

Fué el primero de ellos la gran victoria ganada contra los ingleses por el general Andrés Jackson, en los días 23 y 28 de diciembre de 1814 y 8 de enero de 1815, en las afueras de la ciudad. Las pretensiones orgullosas de Napoleón I, de someter todo el continente europeo á su dominación altanera, resistidas principalmente por Inglaterra, arrastraron el hemisferio occidental á una guerra á que los Estados Unidos no pudieron sustraerse. Por los decretos imperiales sobre bloqueo continental, Napoleón pretendía cerrar los puertos ingleses al comercio del mundo, é igual cosa pretendían los ingleses contra los puertos de Francia. Las victorias navales de Aboukir y Trafalgar habían dado á aquéllos el imperio de los mares, prevaliéndose del cual pretendieron someter la marina de

todas las naciones á un derecho de visita, para perseguir en todas partes las mercancías francesas, y reclutar los marineros que por algún título pudiesen ser considerados de origen inglés. No pudieron soportar esa arrogancia los americanos, y prefirieron la guerra, á pesar de que su población total no pasaba de ocho millones, ni la de sus Estados del Sur, los más expuestos, de dos, ni sus rentas de $ 12 ó $ 15.000,000, y de que su marina de guerra era poco menos que insignificante. Inglaterra, país antiguo, bien organizado, cuya población subía á 18 millones, hizo un poderoso esfuerzo, — sostenido como estaba en Europa por todas las potencias continentales; dueño, como se reputaba, de los mares, — envió sobre los Estados Unidos dos grandes ejércitos, de 16 á 20,000 hombres cada uno, con la intención evidente de recobrar allí, si no el todo, gran parte de sus antiguas posesiones, principalmente en el Sur, en donde España, su aliada, conservaba para ella una base de operaciones en la colonia y puertos de la Florida, en la isla de Cuba y aun en los puertos de Méjico. Contra Nueva Orleáns, fué pues, dirigido un ejército de 15,000 hombres, á órdenes del general Pakenham.

Jackson sólo tenía el primer día del conflicto, según dicen las versiones americanas, poco más de 2,000, que con refuerzos llegados en los siguientes, subieron el 8 de enero, día de la batalla decisiva, á 4,500, compuestos de algo más de 1,000 veteranos, y el resto de milicianos de los Estados vecinos de Kentucky, Mississippi, Luisiana y Tennessee; entre ellos un batallón de voluntarios de raza africana, y aunque pueda pa-

recer extraño, una compañía de filibusteros, encargada de manejar doce piezas de artillería. En lugar de encerrarse dentro de los edificios de la ciudad, el Jefe americano, carácter de acero, como lo mostró siempre en todas las luchas militares, políticas y diplomáticas de su larga y azarosa carrera, sacó sus fuerzas á campo raso, á una posición defendida en uno de sus flancos por el río Mississippi y por baterías de artillería colocadas en la orilla opuesta; en el otro por una laguna y pantanos invadeables, y por el frente por una zanja de una milla de extensión, reforzada por un parapeto de tierra y de tablas de veinte pies de espesor y cinco de altura. Después de varias escaramuzas y ataques nocturnos incesantes, con que mantuvo en jaque sin dar un momento de descanso á la fuerza enemiga, ésta se acercó el 8 de enero á atacar los atrincheramientos americanos, sin esperar el resultado de una columna que había enviado á la orilla opuesta á despejar las baterías que incomodaban su ala izquierda, y enfilaban su línea de ataque. Los americanos hicieron una resistencia inconmovible: animados por la absoluta confianza de su Jefe, bien colocados para dirigir fuegos certeros contra las columnas asaltantes, éstas fueron rechazadas, una tras de otra, con una pérdida horrorosa, que se hace subir hasta 3,000 hombres entre muertos y heridos. En el campo solamente fueron encontrados más de 1,500, contándose entre los primeros los generales Pakenham y Gibbs.

Poco después de la batalla la columna inglesa enviada sobre la orilla derecha del río, que por circuns-

tancias imprevistas se había atrasado en su marcha, puso en fuga á los americanos que defendían las baterías, se apoderó de los cañones, y hubiera podido, repasando el río, ocupar la ciudad, atacar por la espalda las posiciones de Jackson y dar á la batalla un resultado distinto.

No esperó esa posibilidad la impaciencia del Jefe inglés, quien, atacando las posiciones principales sin tener noticia de las operaciones del otro lado, pagó su intrepidez temeraria con la derrota y con la vida.

Como puede concebirse, esa victoria, — obtenida sobre tropas acostumbradas á combatir y vencer en los conflictos europeos, por milicianos indisciplinados inferiores en número, — llenó de orgullo á ese pueblo nuevo y repercutió por todos los ámbitos del territorio con ecos de alegría y entusiasmo. Para ellos, como para los griegos de Maratón y de Platea, la batalla de Nueva Orleáns es y será uno de los más grandes recuerdos históricos de su infancia nacional y un precedente de alta responsabilidad en el futuro de su vida. El campo de esa victoria es uno de los lugares santos en Nueva Orleáns, á donde el pasajero es conducido inmediatamente. Allí se conservan, medio derruída por el tiempo, la casa que sirvió de cuartel general al Jefe del Ejército inglés antes de la batalla, la vigía desde donde Jackson dirigió las operaciones del suyo, los árboles debajo de los cuales cayó muerto el Jefe inglés, y aun parte de la zanja y parapeto que dió abrigo á los tiradores americanos. Algo del campo está ocupado por un « cementerio federal », lugar en que el pueblo americano dió piadosa sepultura á los muertos

en esa batalla, con separación de amigos y enemigos, y en donde, además, están los de otros defensores de la Unión, muertos en la guerra civil de 1861 á 1865. El resto del terreno está sembrado de hortalizas y naranjos, realización visible de esa cadena eterna en que la muerte se transforma otra vez en la vida.

La otra peripecia notable de esta ciudad es su cap tura por el comodoro Farragut el 25 de abril de 1862, durante la guerra de secesión.

El estado de Luisiana, con todos los demás del Sur de la Unión en que existía la institución de la escla vitud, entró en el pacto de separación de los Estados-Unidos proclamado en el Congreso de Montgomery, para constituírse en la nueva nacionalidad de los « Estados Confederados ». Naturalmente el teatro adonde primero tenían que dirigirse las operaciones militares de los defensores de la Unión era el río Mississippí. — sobre el cual estaban situados quince Estados, entre ellos diez de los secesionistas, — y su primer lugar Nueva Orleáns, accesible por las bocas del río. Dominada éste por la Unión, Tejas, Arkansas y Missouri en la orilla derecha, quedaban, si no en poder de los federales, casi imposibilitados para mantener una acción común con sus compañeros. Nueva Orleáns fué, pues, objeto de una poderosa expedición naval — á órdenes del comodoro Farragut, la escuadra, y del general Butler las fuerzas de desembarco, — á principios de 1862.

El desembarco de ésta sobre el lago Ponchartrain era difícil, bien por carencia de buenos puertos, ora por falta de fondo para dar acceso á buques de gue-

rra de gran porte; para el ataque se escogió, en consecuencia, el cañón mismo del río. Forzado el paso de la barra, operación larga y difícil, la escuadra del Norte tenía que avanzar por en medio de dos poderosas fortalezas armadas con 126 cañones de grueso calibre, situadas 25 millas arriba, en uno y otro lado del río, vencer una obstrucción de botes sumergidos y cadenas de hierro extendidas sobre pilotes de la una á la otra ribera, y batirse luego con una escuadra confederada, en la cual había varios buques blindados.

Sin amedrentarse por estos obstáculos, Farragut — que disputará á Nelson el primer puesto entre los marinos de este siglo — avanzó con 47 buques de madera, la mayor parte lanchas cañoneras, apagó el fuego de los cañones de los fuertes, rompió la trinchera de cadenas que obstruía el paso del río, hundió ó capturó la flota confederada y avanzó hasta el pie de Nueva Orleáns, en donde nadie imaginaba que fuese posible vencer esas enormes defensas. Allí lo esperaban otras baterías situadas á uno y otro lado del río, que obligó á callar con el fuego de sus cañones y obuses, y fondeando enfrente de la ciudad, exigió su rendición incondicional.

Un frenesí semejante al que en otro tiempo se apoderó de los pobladores de Sagunto y Numancia, surgió entre los campeones de la esclavitud. Ya no tenían medios de defensa; pero querían impedir que las fuerzas de la Unión encontrasen dentro de los almacenes de la ciudad algo que pudiese serles útil. Sacando de éstos 50 ó 60,000 pacas de algodón, que en esos tiempos podían valer $ 2 ó 3 millones, hicieron

con ellos una pila inmensa, en breves horas reducida á cenizas; siguió la destrucción con gran número de vapores y buques de vela, cargados del mismo artículo, todos los cuales fueron entregados á las llamas en la mitad de la corriente, como emisarios capaces de dar idea á los invasores, del espíritu que animaba á la población. Inmensos depósitos de azúcar, melazas, carnes saladas y otros víveres fueron presa del fuego ó entregados á saco por el pueblo enfurecido. Al siguiente día la ciudad parecía vestida de cilicio, con sus techos cubiertos de ceniza, como dando testimonio de dolor supremo por la causa vencida. La ciudad se entregó sin resistencia, y un año más tarde los antes esclavos envilecidos eran ciudadanos libres, con voz preponderante en la administración de los negocios públicos.

CAPÍTULO XXIV

EL ESTADO DE LUISIANA

La adquisición de su territorio por los Estados Unidos. — Extensión superficial. — La población. — Comparación entre el Estado de Luisiana y los de Bolívar y Magdalena en Colombia. — Distribución del suelo. — Riqueza general. — Consecuencias de la abolición de la esclavitud. — Comparación entre Luisiana y otros Estados de la Unión Americana. — Producciones principales de Luisiana. — Organización agrícola. — La raza blanca y la africana.

El territorio de los Estados Unidos en 1783, al reconocer su independencia la Gran Bretaña, era menor que el de la antigua Colombia. Ésta tenía poco más ó menos 1.000,000 de millas cuadradas, y los trece Estados de la Unión Americana no pasaban de 860,000. Con la adquisición de la colonia de Luisiana duplicó la extensión de su área y entró en posesión de uno de los elementos que constituyen la grandeza de primer orden en las nacionalidades. Esta colonia se extendía por el norte desde los grandes lagos hasta las primeras vertientes del Missouri, y descendiendo hacia el sur, por la margen derecha ú occidental de este río y del Mississippi, hasta el golfo de Méjico. Con ella completaron la posesión de todo el valle de este río, en el que sólo les pertenecía la orilla izquierda, y

cerraron sus fronteras occidentales, antes abiertas, con los límites arcifinios de los Montes Rocallosos; es decir, echaron uno de los cimientos indestructibles de su nacionalidad. Fué éste uno de los golpes felices del destino que los americanos supieron aprovechar con decisión y oportunidad.

Ese territorio, descubierto por los españoles en 1539; empezado á colonizar por los franceses en 1673; cedido á España durante el reinado de Luis XV, consecuencia del « Pacto de familia » entre los Borbones, en 1763; devuelto á los franceses durante la privanza de Godoy, bajo Carlos IV, en 1802 : por una combinación de circunstancias fortuítas fué vendido por Napoleón á los americanos por la suma de $ 10.000,000 en 1803.

Mientras había pertenecido á España, en los dieciocho primeros años de la independencia de los Estados Unidos, la política liberal y previsora de Carlos III había abierto el Mississippi al comercio de éstos y permitido que algunos comerciantes de Filadelfia estableciesen en Nueva Orleáns casas de comercio para servir el de tránsito con el exterior; pero al pasar á manos francesas esa franquicia fué suprimida. Una oleada de inquietud y de alarma pasó entonces por las poblaciones americanas del Oeste, en donde los tres nuevos Estados de Kentucky, Tennessee y Ohío tenían cerca de 400,000 habitantes, y donde principiaban las colonizaciones en lo que son hoy los poderosos Estados de Indiana é Illinois. Á pesar de todas las victorias de Francia y del nombre ya prestigioso de Napoleón, el pueblo de los Estados Unidos sentía

en su interior el presentimiento de su futura grandeza; comprendió que el valle de ese gran río no podía dividirse con una potencia europea, sin poner en peligro su integridad y su seguridad interior; y juzgando que una guerra era inevitable para completar su territorio, empezó á prepararse para ese conflicto disciplinando milicias y aumentando su marina de guerra. Tomás Jéfferson, entonces Presidente de los Estados Unidos, uno de los grandes fundadores de la independencia y del engrandecimiento de ese país, había comprendido la situación desde la primera noticia de la cesión á la Francia, había mantenido sobre este punto una correspondencia incesante con Mr. Livingston, Ministro americano en París, y en 1803, considerando inevitable la ruptura del tratado de Amiéns, que en 1802 no más había establecido la paz entre Inglaterra y Francia, envió otro Ministro especial, Mr. Monroe, después Presidente de la Unión, con encargo de proponer atrevidamente la compra de ese territorio.

Napoleón, entre tanto, había tenido una inspiración que coincidía felizmente con esas miras.

También creía segura la ruptura de la paz de Amiéns, y temeroso de que la superioridad naval de la Gran Bretaña condujese á la pérdida de esa colonia de difícil defensa para Francia, á la par que deseoso de suscitar en la República Americana del Norte, así engrandecida, un rival poderoso al poderío inglés — anticipándose al pensamiento de Jéfferson, — propuso la venta á Mr. Livingston. En esos momentos, llegando Mr. Monroe á París, la proposición fué aceptada, el tratado de compra celebrado, y desde luego su acep-

tación por el Congreso americano, obra de pocos días.

Pocos ejemplos presenta la historia de un acontecimiento providencial como éste, que en un instante formó de una nación pequeña, pues no llegaba á 6.000,000 de habitantes, un coloso destinado á completar 100.000,000, ó poco menos, á la vuelta de un siglo. Era la idea republicana, la transformación social del mundo surgiendo del misterio de las fuerzas ocultas que presiden á la vida de las sociedades. Data de aquí ese dogma del «destino manifiesto» que reina en el fondo oscuro del cerebro americano, y que tantos peligros parece encerrar para los pueblos de raza latina en este continente.

En ese valle de 140,000 leguas cuadradas ha tenido ese pueblo nuevo un campo inmenso para ofrecer, al amparo de sus libres instituciones, hospitalidad generosa á las poblaciones hambreadas del viejo mundo. Á esa invitación han respondido, tomando asiento en el banquete de la democracia, 16.000,000 de oprimidos, que, con su descendencia, forman ya más de 30.000,000, ó sea casi la mitad de la población americana; y de sólo tres Estados que en 1803 ocupaban, con menos de 500,000 pobladores, el valle del Mississippi, el número de Estados ha subido allí á veinte y la población á más de 30.000,000, con prospecto de subir á 400 ó 500.000,000 á la vuelta de otro siglo.

El territorio adquirido por la cesión francesa ha sido dividido en once Estados y tres territorios, así: Estados: Luisiana, Arkansas, Missouri, Iowa, Minnesota, Kansas, Colorado, Nebraska, Dakota-Norte, Dakota-Sur y Montana. Territorios: Wyoming, Idaho

y el territorio de Indios. Unos y otros poblados hoy por 18.000,000 de habitantes. El de Luisiana, reducido á 41,000 millas cuadradas de superficie, contaba 940,000 habitantes en 1880, y 1.200,000 en 1890. En 1803 tendría de 50 á 60,000 á lo más, pues en el primer censo federal levantado en 1810, fueron contados 76,000, á pesar de la inmigración americana numerosa de los primeros años.

Ensayaré una sucinta descripción de este Estado, tomada de los documentos que pude recoger á mi paso por Nueva Orleáns y de las noticias que acerca de él he podido leer en diversas publicaciones dignas de crédito. Considero de algún interés esta descripción, por las relaciones de semejanza que hay entre esa sección de un país próspero con nuestros Estados, hoy departamentos de Bolívar y Magdalena; semejanza en cuanto á las condiciones geológicas y etnológicas, pero no en nada de lo demás.

El territorio de Luisiana ocupa 41,000 millas cuadradas.

El territorio de Bolívar y Magdalena 51,000.

Ambos países se extienden á las dos orillas anegadizas de la parte inferior de un río navegable, en cuyo delta están situadas las principales ciudades.

Aunque situado fuera del trópico de cáncer, el clima de Luisiana es el mismo del Magdalena y Bolívar desde mediados de abril hasta mediados de octubre; lo que establece una similaridad de producciones muy notable entre las dos regiones: en una y otra predominan la caña dulce, el algodón, el maíz y el arroz,

las crías de ganado vacuno y de cerda, y tienen como uno de sus grandes intereses el comercio de tránsito de la parte alta de sus valles respectivos. La navegación de un gran río es una de sus principales industrias.

Su población está dividida casi por mitad entre los dos orígenes: europeo y africano. 1.200,000 habitantes en Luisiana; cerca de 500,000 en Bolívar y Magdalena. Si en estos últimos la población de origen africano ó mezclada con ella alcanza tal vez á los dos tercios, en cambio tienen la ventaja de estar muy adelantada la fusión de las dos razas, pues la de sangre africana pura no alcanza á la quinta parte del total, y tanto ella como la mixta están más civilizadas y mejor incorporadas en las corrientes políticas y sociales que en Luisiana.

En punto á riqueza y estado industrial sí no hay comparación: Luisiana tiene en esta materia una superioridad abrumadora, que en parte se explica por la mayor densidad de población, y en parte por la superioridad industrial del elemento americano-sajón sobre el tipo español y africano de nuestras razas.

Luisiana tiene 270 habitantes por legua cuadrada; Bolívar y Magdalena no más de 90. Aquélla cuenta cerca de 500,000 anglo americanos de nacimiento, pues tal vez no alcanza su población extranjera blanca á 100,000, mientras que en nuestra costa atlántica la raza blanca pura no alcanza á 50,000. Pero en Luisiana hay 500,000 habitantes de raza africana pura, y sus pardos (1) no pasan de 100,000.

(1) El Diccionario de la Academia no trae la palabra *pardo*

La población general de este Estado se divide así en el censo de 1880:

Población blanca.	454,954	
Población de color (africana).	483,655	
Total en 1880..		938,609
Población nacida en América.	885,800	
Población nacida en país extranjero..	54,146	939,946

La diferencia entre la primera y la segunda suma procede de que en la primera no están comprendidos los aborígenes ni los chinos, cuyo número es de algo más de 800 los primeros y de 500 los segundos.

Á los guarismos anteriores puede agregarse por aumento de población en nueve y medio años, un 30 por 100; lo que da el de 1.200,000, calculado arriba para la actualidad (1).

El territorio comprende 29.000,000 de acres (2) y se clasifica en dos divisiones generales, á saber:

Tierras quebradas, ó sea ligeramente montañosas.. . .	12.332,000 acres.
Llanuras casi al nivel del mar.	13.773,000 —

Que se subdividen, según los trabajos topográficos ejecutados por los ingenieros del Estado, así:

Buenas tierras altas..	5.248,000 acres.
Bosques de pinos	5.497,000 —

en la acepción que los españoles empleaban en América para designar la gente de raza mixta de blanco y negro.

(1) El censo de 1890 sólo sube á 1.116,000.

(2) El acre es igual á media fanegada, ó 40 por 100 de la hectárea.

Bancos altos *(bluffs)* á las orillas de los ríos.	1.587,000	—
Región de las praderas (sin árboles y con pastos naturales).	2.483,000	—
Tierras de aluvión cultivables..	3.615,000	—
Tierras de aluvión cubiertas de bosque.	2.752,000	—
Pinares bajos, expuestos á inundación.	1.585,000	—
Tierras pantanosas.	3.338,000	—
Tierras ocupadas por los ríos y los lagos.	1.228,000	—
Playas del mar.	1.100,000	—

No hay sistema alguno de montañas verdaderas en todo el Estado. Lo que se llama *tierras montañosas* son meras colinas de sesenta á ciento cincuenta metros de altura, — formadas siglos atrás por la violencia de las aguas, — unidas unas veces en grupos, aisladas á las veces. En lo general el Mississippi corre entre bancos altos de tierra *(bluffs)* que forman mesetas de más ó menos extensión, fuera del alcance de las inundaciones. Detrás de ellas las irrupciones de las aguas han roto en ocasiones esos bancos é inundado grandes extensiones de tierras bajas: fenómeno que puede observarse también en los valles del Cauca y el Magdalena. La región de las praderas se compone de llanuras onduladas que recuerdan la forma de las olas del mar; tierras arenosas, cubiertas de pastos naturales, semejantes á las llanuras del Guamo y el Espinal y á la que detrás de la ciudad de Neiva se extiende hasta el Hobo; tierras que en su estado pri-

mitivo están ocupadas por rebaños de ganado, pero que bien cultivadas serían también buenas tierras de labor.

Esa división de las condiciones topográficas da nacimiento á las diversas producciones agrícolas y á la forma de agrupación ó diseminación de los habitantes. En los bancos de las orillas de los ríos están las ciudades. Las praderas están destinadas á la industria pecuaria. Las tierras altas producen cereales y algodón. Las orillas de los ríos y lagos sostienen las plantaciones de caña. Las tierras de aluvión expuestas á las inundaciones producen grandes cantidades de arroz. Las tierras aluviales libres de inundación se prestan al cultivo del tabaco y de las frutas de todas clases. Las hortalizas prosperan mejor en el terreno conquistado sobre los pantanos, en donde también tienen su mansión favorita las plantaciones de naranjos. Los bosques son respetados en lo general, y de ellos se extraen considerables cantidades de maderas, dejando siempre campo á la reproducción constante de los árboles. La alternación frecuente de campos altos y secos con vegas bajas y húmedas se presta admirablemente á la construcción de las habitaciones campestres en lugares sanos, pero en medio de tierras fértiles menos á propósito para mansiones humanas.

La parte norte del Estado está regada por el Mississippi, el Washita y el río Rojo, el último de los cuales es navegable también en vapores, por más de 170 leguas hacia el oeste, y cuenta en sus riberas las ciudades notables de Alejandría, Natchitochez y Shreve-

port. Esos dos últimos ríos, unidos, desembocan en el Mississippi, 73 leguas arriba de Nueva Orleáns, y sus valles respectivos constituyen la parte más habitable del Estado, por ser la menos expuesta á inundaciones. De la boca del río Rojo hacia abajo principia el delta del Mississippi, cuyas tierras formadas por el depósito de las arenas arrastradas de la parte alta, constituyen la mayor parte de las tierras aluviales.

La riqueza general del Estado y la importancia de sus capitales circulantes han sufrido muchas oscilaciones en los últimos treinta años, con motivo de los acontecimientos políticos; es decir, la guerra civil de 1861 á 1865 y la abolición de la esclavitud. Según un cuadro relativo á toda la Unión, que publica Mr. Blaine (el actual Secretario de Relaciones Exteriores), en su libro titulado *Twenty years of Congress*, el valor verdadero de la riqueza general de Luisiana ha tenido los siguientes cambios :

En 1850 era $ 233.998,764 (incluyendo el valor de 244,800 esclavos).

En 1860 era $ 602.118,568 (incluyendo el valor de 331,726 esclavos).

En 1870 era $ 323.125,666 (sin avaluar los esclavos ya emancipados.

En 1880 era $ 382.000,000.

Como estos cambios constituyen un fenómeno muy complejo, que necesita ser analizado cuidadosamente en la historia, al juzgar de los efectos de la abolición de la esclavitud,—punto que no deja de tener interés para nosotros, en donde esa medida dió también extraordinaria intensidad al debate político y concurrió

como agente más ó menos conocido á determinar algunas de nuestras guerras domésticas,—me detendré algunos instantes en su examen.

En primer lugar, si de los avalúos de la riqueza en 1850 y 1860 deducimos el valor de los esclavos, computándolos á un precio medio de $ 500 cada uno (que era el término medio corriente en el mercado), tendremos que el verdadero valor de la propiedad avaluable era sólo en 1850 de. . . . . $ 111.600,000

En 1860. . . . . 436.255,000

Subsistiendo la esclavitud, cultivadas con esclavos la tierras, éstas podían valer más, no porque fuesen más productivas, sino porque costaba menos su cultivo á virtud de la expropiación que se hacía del trabajo humano; del mismo modo que, á la inversa, el valor de la tierras debe bajar cuando alza la tasa de los salarios, no porque entonces sean menos productivas, sino por el aumento de gastos de producción.

Con esta consideración podemos rebajar no poco en el avalúo de 1850 y 1860; de suerte que las pérdidas ocasionadas por la manumisión no fueron tan graves como aparece en la anterior comparación.

Si los dueños de esclavos perdieron con la manumisión, la riqueza general no perdió nada, porque los trabajadores no desaparecieron. El valor del esclavo depende de su capacidad para el trabajo, y esa subsistió, no en beneficio de sus antiguos amos, por supuesto, sino de los negros mismos, que se hicieron ya dueños del valor de su propio trabajo.

Una consecuencia grave sí debió tener la libertad en la desorganización de las empresas que tenían por

base el trabajo esclavo. Mientras los antiguos amos no se resolvieron á pagar jornales á los antes esclavos, indudablemente el cultivo de muchas tierras debió de quedar paralizado, y con ello debió de perderse un valor muy considerable.

En segundo lugar, vinieron á ser imposibles esos cultivos en grande escala que la esclavitud hacía fáciles y aun naturales; las propiedades extensas no tuvieron ya medios de sostenerse, y fué preciso dividirlas. Esto debió determinar una fuerte oferta con una demanda limitada, y el valor de la tierra debió de bajar y bajó en efecto.

En resumen, pues, bajó el valor de la tierra, pero subió el valor de la industria humana. Lo que perdieron los dueños de esclavos lo ganaron los esclavos mismos. Las pérdidas procedentes de la emancipación (porque la guerra debió ser causa activa también de destrucción de valores y de paralización de muchas empresas) no fueron, de consiguiente, tantas como parece á primera vista.

Empero, la reorganización de las empresas sobre la base de industrias libres no era tarea de pocos años. Dividir en pequeños lotes los grandes feudos; encontrar empresarios en pequeño, provistos de capital adecuado; suavizar las relaciones entre las dos razas para hacer posible su cooperación; fundar el crédito de los pequeños propietarios, hombres tal vez antes desconocidos en los bancos: todo eso requería una labor de muchos años; pero todo ha venido y está viniendo con la inmigración de hombres del Norte, más conocedores de las faenas agrícolas en pequeña escala. Con

ellos vienen también ideas más democráticas adecuadas al cambio profundo operado por la muerte de esa « institución peculiar ».

La población de Luisiana, según el censo de 1880, era de. . . . . 940,000 habitantes.

Su riqueza general. . . . $ 382.000,000

Es decir, $ 406 por cabeza de población, riqueza dos ó tres veces superior á la del pueblo colombiano, pero muy inferior al término medio de la del resto del pueblo de los Estados Unidos, que en una avaluación general de $ 43,642.000,000 daba sobre 50.000,000 de población, en 1880, un cociente de $ 873 por cabeza, é inferior también á la de los siguientes Estados del Norte:

California (costa del Pacífico), en que la riqueza por individuo es de. . . . . .$ 1,670

Massachussets (Nueva Inglaterra). . . .	1,471
Connecticut (id. id.).	1,236
Nueva York (Estados centrales).	1,241
Pensilvania (id. id.).	1,154
Ohio (Oeste).	1,012
Illinois (id).	1,043

Sin embargo, con excepción del de Virgina, Luisiana es el más rico entre los Estados del Sur, con relación á su población.

Debe tenerse en cuenta, además, para formar idea más aproximada de la influencia de la esclavitud sobre la riqueza pública y la civilización general, que una parte no despreciable de los valores de los Estados del Sur pertenece á gente del Norte mientras que el hecho contrario es de rarísima ocurrencia.

Las principales producciones de Luisiana son las siguientes :

Maiz : en 1887, 4 ½ millones de cargas, producidas en 600,000 fanegadas, ó sea á razón de 7 ¼ cargas por fanegada. Como el precio medio de este grano fué allí de $ 2 por carga, el valor de esta cosecha representó $ 9.191,220, que equivalen á cerca de $ 9 por cabeza de población, y $ 14-50 por fanegada.

Algodón : en 1886, 2.300,000 quintales producidos en muy poco más de 600,000 fanegadas, á razón de cerca de 4 quintales por fanegada. El precio medio de $ 8-30 por quintal produjo, pues, $ 18.999,230, que dan un cociente de cerca de $ 20 por cabeza de población y $ 33-20 por fanegada.

Azúcar : Perdí el dato relativo á la producción de azúcar en 1887, y sólo he podido hallarlo con relación ó 1877 y 1878, en cuyo año fué de 208,841 barriles de á 40 arrobas cada uno, ó sea 2.088,410 quintales, que á un precio medio de $ 8-50 quintal, valen $ 16.707,280, ó $ 17 por cabeza de población en ese año. En 1891, se calcula en más de 4.000,000 de quintales.

Arroz. En el mismo año de 1877-1878 la de este artículo alcanzó á 157,770 barriles de á 400 libras cada uno, es decir, 631,080 quintales, que, á $ 6 quintal, valen $ 3.786,480, ó más de $ 4 por persona.

El resto de producciones vegetales, muy variadas: frutas, hortalizas, avena y cebada, batatas, etc., debe representar algunos millones de pesos más.

La riqueza animal en 1887 se componía de los siguientes valores principales :

Caballos. . .	N.° 119,810	Avaluados	á $ 57.15	°/„	$ 6.847,507
Mulas	» 84,478	»	á $ 88.40	»	$ 7.472,811
Vacas de leche . . .	» 162,648	»	á $ 16.30	»	$ 2.651,179
Bueyes y demás ganado vacuno . . .	» 270,816	»	á $ 11.33	»	$ 3.009,187
Ovejas. . . .	» 113,965	»	á $ 1.64	»	$ 186.891
Marranos . .	» 573,821	»	á $ 3.08	»	$ 1.769,663

Por esta enumeración se comprenderá que la producción anual de riqueza por cabeza de población no puede bajar de $ 100 á 125 por individuo; suma que da idea de un bienestar superior al de nuestra población colombiana; pero muy inferior al de otros Estados de la Unión, en donde ese guarismo se eleva á $ 300 por cabeza, y aun á más. Los jornales comunes de un peón agricultor oscilan entre 0.40 y $ 1 por día, y el término medio en todo el Estado se estimaba en 1887 en $ 16, sin alimentos, y en $ 11, con ellos, en 25 días de trabajo en el mes.

No toda la decadencia que se nota en ciertas producciones de Luisiana es imputable á la guerra ó á la abolición de la esclavitud. La de azúcar era la más notable hasta 1859; pero la baja en la producción de este artículo procede principalmente de la competencia desastrosa del azúcar de remolacha en Europa, que en los últimos veinte años ha hecho bajar á la tercera parte el precio de esta mercancía, y dado origen á la ruina de muchos establecimientos montados en grande escala y con la inversión de capitales muy crecidos, en Cuba, el Brasil y Luisiana.

Durante los breves días de mi visita á Nueva Orleáns oí hablar de un método nuevo que empezaba

á ensayarse para el tratamiento de la caña en la fabricación de azúcar: el de *difusión*, en lugar del de *expresión*, hoy usado.

La caña dulce contiene, según la variedad á que pertenezca, y la calidad del terreno en que se la siembre, desde 10 hasta 20 por 100 de azúcar; pero los procedimientos hoy conocidos, aun en los mejores trapiches de Luisiana, sólo permitían obtener, á lo más, un 7½ por 100; el resto queda adherido al bagazo ó se pierde en las espumas y mieles incristalizables que llamamos de *purga*. Esto por el método de *expresión* en trapiche, en el cual sale el guarapo mezclado con gomas y otras sustancias que sirven de obstáculo á la cristalización, que vienen en mayor cantidad cuando se muele la caña *viche*, ó al contrario, pasada ya de madurez.

Para evitar esos inconvenientes, se trata de aplicar el método de *difusión*, usado últimamente en Europa en la fabricación de azúcar de remolacha, en la cual ha dado resultados muy notables. Yo soy enteramente ignorante en estas materias; pero deseoso de que sean estudiadas en mi país por otros más competentes, me atrevo á llamar la atención hacia ellas, pidiendo perdón de antemano por este atrevimiento.

En lugar de exprimir la caña entre los cilindros, se la corta en tajadas de un tercio á medio centímetro, de espesor, y se la hace pasar, así dividida, por nueve ó diez cajones, á los que se hace llegar una corriente de agua á una temperatura de 60 á 90° centígrados, que permanezca en contacto con aquélla por ocho ó diez minutos en cada cajón. El agua absorbe sucesi-

vamente todo el azúcar contenido en las celdas de la caña, y este caldo es tratado en seguida por el mismo método de evaporación que el guarapo obtenido por expresión en el trapiche.

Se dice que los resultados obtenidos en las experiencias hechas en Luisiana, bajo la dirección de la Oficina de Agricultura de Wáshington, son los siguientes:

En guarapo.	89	partes.
En bagazo	11	»
	100	partes.

El trapiche no logra extraer sino 50 partes de guarapo, y deja perder 39. Por el procedimiento de difusión se llega á extraer 85 partes, y sólo se pierden 4.

Como resultado general, se cree que la diferencia en Luisiana sería la siguiente:

Una tonelada (8 cargas) de caña produce hoy, por medio del trapiche.	110	libras de azúcar.
Una tonelada de caña, por el sistema de difusión produciría.	200	—

Casi el doble, pero en las circunstancias más favorables al sistema actual, la ventaja del nuevo no sería menor de un 25 por 100.

Abajo de Nueva Orleáns, en toda la orilla del Mississippi, vimos las chimeneas del establecimiento en que se hacían las experiencias en grande escala; mas como en el mes de mayo la vegetación está todavía muy atrasada, me fué imposible ir á presenciarlas.

Para adaptar el nuevo procedimiento se tropieza en aquel Estado con la dificultad de montar maquina-

ria nueva, lo que envuelve la pérdida de más de $ 60.000,000 que cuestan los actuales trapiches y sus edificios, y la inversión quizás de otro tanto en los nuevos aparatos. Además, éstos exigen combustible de mejor calidad, y no bastaría el bagazo empleado hoy: sería necesario el carbón mineral, y se calcula que no bajaría el consumo de dos libras de carbón por cada libra de azúcar producida. Así, la introducción del nuevo método tendrá que hacerse con alguna lentitud; pero abrirá la puerta á la explotación de minas de carbón, hoy inútiles por falta de mercado, y se evitará la tala de los bosques de donde se saca gran parte del combustible empleado en los trapiches.

Como la producción de azúcar, panela y miel en Colombia no representa menos de $ 12 á $ 15 millones anuales, bien valía la pena de enviar comisionados á estudiar esos nuevos métodos de producción; ya fuese á los Estados Unidos, ya á Europa mismo, — á Francia y Alemania, — de donde el sistema aplicado á la explotación de la remolacha empieza á ser introducido en América. Al propio tiempo se pudiera estudiar las diversas variedades de la caña, entre las cuales algunas, procedentes del Asia, dan un rendimiento de azúcar mucho mayor que las que aquí conocemos.

La organización industrial de Luisiana, en lo que re refiere á la agricultura, que es la preponderante, participa de la forma general adoptada en los Estados Unidos, la cual se divide en tres clases:

Cultivo por el propietario mismo;

Cultivo por arrendamiento;

Cultivo en participación por acciones.

El suelo apropiado en Luisiana comprende 48,292 propiedades, haciendas y estancias, cuyo cultivo se divide así:

Por el propietario.	31,286,	es decir, el	65 por 100
Por arrendatarios.	6,669,	»	13.80 »
En participación por acciones .	10,337,	»	21.20 »

En la mayor parte de los Estados del Norte y del Noroeste, sobre todo en los de Nueva Inglaterra, la proporción de cultivadores propietarios pasa de 80 por 100, llegando en algunos, como Maine, New-Hampshire, Massachussets, Dakota, Montana y Wáshington, á 96, 92, 96, 95, 92 y 93 por 100 respectivamente.

Los esclavos emancipados se rehusan en lo general en los Estados del Sur á trabajar con el carácter de arrendatarios; quieren trabajar con independencia y sin correr el peligro de ser esquilmados con altos arrendamientos; prefieren en lo general comprar pequeñas extensiones para ser dueños libres en ellas, ó partir en equidad con el propietario las ganancias ó pérdidas.

Según los informes recibidos en la Oficina de Agricultura, la tendencia que se muestra en los Estados del Sur, aparte de la división de tierras en pequeños lotes para venderlas á los manumisos, es la de trabajo á jornal, sobre todo á medida que sube, como va subiendo, la tasa de éste.

El precio de las tierras ha bajado notablemente. En Luisiana es de $ 20 la fanegada de tierra desmon-

tada y cercada. En otros Estados del Sur es menor todavía, pues no pasa de $ 12 á $ 15; pero las de Luisiana son, en lo general, de calidad mejor. El producto medio del valor de las cosechas medianamente trabajadas, da $ 30 y aun $ 32 por fanegada, y una utilidad media de $ 8 á $ 12.

El precio de arrendamiento de las tierras es de $ 1-60 á $ 4-80 por fanegada, según la calidad de aquéllas.

El valor de las no cultivadas ó cubiertas de bosque es, por término medio, de $ 5 por fanegada.

Se consideraba antes de la guerra civil de 1861 que el clima de Luisiana en los meses principalmente ocupados por las faenas agrícolas (que son los de marzo á octubre, en que la temperatura se levanta sucesivamente desde 22° centígrados hasta 42°), no permitía á la raza blanca ocuparse en el trabajo de los campos, y de aquí nacía que esos trabajos se hacían casi exclusivamente con esclavos negros. Abolida la esclavitud, fué necesario ocurrir al brazo de los blancos. La experiencia, se dice, parece demostrar que, salvo la necesidad de algunas precauciones, éstos resisten el clima casi lo mismo que aquéllos. Este es á lo menos el tema incesante de los periódicos y de las publicaciones frecuentes, que con el objeto de atraer inmigración blanca, se hacen en los Estados del Sur. Me atrevo á pensar, sin embargo, que si un adulto fuerte y robusto puede resistir las influencias del clima, no así las mujeres y los niños, entre quienes la acción del paludismo debe ser siempre más peligrosa.

La experiencia secular de la raza europea, — que no ha podido aclimatarse en el valle menos insalubre del Nilo, en el Norte de África,—no es á propósito para infundir confianza en esas previsiones. Los griegos y los romanos conquistadores del Egipto no lograron dejar allí, después de largos períodos de dominación, huellas algunas de su raza, y la egipcia, aclimatada en el transcurso de muchos siglos, es la única que se encuentra hoy en las orillas de aquel río, según el testimonio de los viajeros. Las colonias europeas en las costas del Senegal y demás regiones intertropicales del África; las colonias inglesas y francesas de las Antillas; la Guayanas inglesa, holandesa y francesa dan testimonio de la dificultad para la aclimatación del europeo en las regions palúdicas de la zona inmediata á los trópicos.

Sea de eso lo que fuere, en los Estados del Sur de la Unión parecería que se quiere prescindir á todo trance del concurso de la raza africana, y que las preocupaciones de casta son en el día más fuertes que en los tiempos en que reinaba la esclavitud. He aquí el gran problema social, político é industrial de esos Estados.

La raza negra existe allá porque fué llevada por los blancos; se propagó en esos lugares, porque el blanco favoreció su propagación; cultivó la tierra, preparó los elementos de colonización para el blanco, lo hizo rico é hizo habitable para éste el suelo que, sin el negro, no hubiera podido tal vez habitar; pero de toda esa cooperación, prestada bajo el régimen de la esclavitud, aquél quiere prescindir ahora bajo el

reinado de la libertad. Quiere separarse de su anterior compañero, privarlo de participación en la vida política y mantenerlo en un estado de aislamiento é inferioridad perfectos.

¿Qué resultará de esta disposición de ánimo de la parte civilizada y directora de la política en esos Estados?

Aparte de otras consecuencias más ó menos distantes, del orden moral y del político, por lo pronto esa repugnancia — que no puede menos de engendrar reciprocidad — está decidiendo á la población de color á separarse de la blanca y agruparse en lugares distantes, para formar una sociedad distinta y desde luego enemiga. Con algunas excepciones, la expresión constante del periodismo — que no puede dejar de suponerse representa el sentimiento general de la población blanca — protesta contra la participación del hombre de color en el sufragio y en el desempeño de los destinos públicos, contra la concurrencia de los niños de color á las escuelas de los blancos y hasta contra la comunidad de la oración en las iglesias entre las dos razas.

La blanca no admite nada en común con la otra, ni aun el mismo Dios. Suponía yo que este sentimiento, explicable á lo menos durante los primeros años que siguieron á la abolición de la esclavitud, pasaría, como ha pasado el deseo de separación entre las dos secciones; pero no es así. Con el triunfo reciente del partido republicano, uno de cuyos puntos de programa consistía en la protección á la raza de color en el ejercicio de sus derechos políticos y civiles, la ani-

mosidad de los blancos en el Sur se ha levantado furiosa, y esa promesa de protección es una de las dificultades actuales para la administración del general Harrison, porque cualquier empleo de medidas coercitivas con ese objeto renovaría tal vez las ideas separatistas y pondría en peligro la paz nacional.

La fiebre amarilla es otra fuerza que detiene el progreso de Luisiana. Las ciénagas y pantanos del delta del Mississippi, unidos á los calores tropicales del estío, levantan el germen de esta epidemia en todo el litoral del golfo de Méjico y en las costas del Atlántico hasta el paralelo 35° hacia el norte. Á pesar de la inmigración blanca del valle alto del Mississippi, que es considerable, la reproducción de la gente de color va superando cada día más el guarismo de la otra. La fiebre amarilla, de la cual parece comparativamente inmune la raza africana, se propaga cada dos ó tres años á lo largo de las riberas del gran río, en cada vez algo más arriba que la anterior, habiendo llegado ya casi hasta Cairo, ciudad situada en la confluencia del Ohio, trescientas sesenta leguas arriba del mar; de suerte que, si esta situación continúa durante un siglo, no sería aventurado sospechar que, por una inversión providencial de los propósitos humanos, esos magníficos territorios llegarán á ser el patrimonio de los oprimidos, y el antes teatro de esclavitud, lugar de dolor y de lágrimas, el campo de regeneración, de libertad y de luz para los pueblos africanos.

Á la verdad, la industria y los capitales de los pueblos civilizados pueden mucho; el hombre puede mo-

dificar el aspecto físico de la superficie de la tierra, cambiar los climas y hacer habitables los lugares más inhospitalarios. Testigo de ello es el suelo de la Gran Bretaña, que los romanos habitantes de Constantinopla en el siglo IV no más de nuestra era, juzgaban habitable tan sólo por serpientes y espectros; prueba incontestable de los prodigios del hombre es el suelo de Holanda, en donde se vive en lucha constante con el mar; pero para ello se necesitan siglos enteros de labor incansable. Algún día serán encajonadas las corrientes, hoy indomables, del « Padre de las Aguas », algún siglo después se abrirá lecho á las estancadas de los pantanos, y lo que hoy es centro de putrefacción y de miasmas, será suelo fértil en que el hombre blanco podrá fundar con seguridad hogares tranquilos; pero mientras llega ese día, quizás tan sólo los « hijos de la noche » podrán habitar en esa región; á lo menos sólo ellos podrán criar allí sus hijos, multiplicar su descendencia y fundar una nueva civilización...

¿Algo semejante á esta evolución no deberá ser el destino de la América tropical en las orillas del Atrato, del Magdalena, del Orinoco y del Amazonas?...

CAPÍTULO XXV

EL VALLE DEL MISSISSIPPI

Importancia general de este valle. — Sus diversas hoyas hidrográficas. — Comunicaciones con el resto de la Unión. — Producciones principales. — El maíz. — Los cerdos. — *King-corn*. — El maíz es la producción principal de los Estados Unidos. — Producción de él por fanegada. — El maíz y la producción animal. — Gran distribución de la propiedad territorial. — Cultivo de las sierras por los propietarios mismos. — Jornaleros y salarios de éstos. — Orígenes diversos de los pobladores del valle. — Los extranjeros. — Los africanos. — Causas de su prosperidad. — *El Cotton gin*. — La segadora M'Cormick. — La navegación por vapor. — El aceite de la semilla de algodón.

Nueva Orleáns tiene hoy un gran número de vías férreas que la comunican rápidamente con todas las secciones de la Unión Americana. Yo hubiera deseado recorrer lentamente el valle del gran río, conocer siquiera superficialmente esas famosas regiones del Oeste, viajando alternativamente en los vapores y en los ferrocarriles y visitando sus campos; pero me era imposible. Muy á mi pesar tuve que limitarme á recorrer en ferrocarril la línea que conduce del golfo de Méjico á los grandes lagos, atravesar luego el valle del Ohio y de ahí volver á Nueva York, pasando por las grandes ciudades de San Luis, Chicago, Cincinnati, Pittsburgo, Wáshington y Filadelfia. Emprendí mi viaje por la ruta del Illinois Central, construído en su

mayor parte al través de tierras incultas en que el hombre empieza apenas su lucha con la naturaleza primitiva. Quería ver, aunque fuese al vuelo, el aspecto de esas primeras colonizaciones : cómo del seno de esas soledades han surgido esas poderosas repúblicas que son hoy el asombro del mundo.

El valle del Mississippi representa en la actualidad un papel tan importante en la alimentación de la raza humana como en los últimos tiempos de la República Romana el valle del Nilo ; pero el de aquel río tiene una grandeza de proporciones á que nunca pudo aspirar el país que fué la cuna de la civilización greco-romana. El Nilo tiene también un curso muy extenso, muy poco menor en longitud que el Mississippi ; pero la historia de su parte alta nos es desconocida y su influencia sobre la civilización de los países del Mediterráneo se detuvo en las primeras cataratas que embarazan la navegación en la parte central de su curso. No así la grande arteria americana, la cual nos es conocida hasta sus primeros orígenes ; su navegación no tiene estorbos, y los tributarios laterales penetran á uno y otro lado hasta ocupar las dos terceras partes de toda la anchura del continente.

Este inmenso valle se subdivide en los dos de sus partes alta y baja, y los cuatro de sus grandes tributarios laterales, tres de los cuales recorren un área igual á la de Francia ó Alemania, y la de uno de ellos no es inferior á la de estos dos países y España reunidos. Presentaré aquí sus áreas y población en 1880, haciendo notar que á esta última puede agregársele un 35 ó 40 por 100 para contemplar su guarismo actual.

	Superficie en millas cuadradas.	Población en 1890.	Por milla cuadrada
Hoya del Alto Mississippi..	179,635	6.698,000	38
» del Ohio	207,111	10.136,000	49
» del Missouri.	527,690	4.360,000	8
» del Arkansas.	184,742	1.348,000	7
» del Río Rojo.	92,721	468,000	5
» del Bajo Mississippi.	143,306	4.548,000	32
Totales. . .	1.335,205	27.558,000	139

Este gran valle, limitado al occidente por los montes Rocallosos y al Oriente por los Apalaches, se liga por multiplicados ferrocarriles y canales con las otras grandes regiones de la República; á saber:

	Millas cuadradas.		Habitantes.
Al Norte con la de los grandes lagos (1).	82,007	y	3.732,000
Al Nordeste con la de los doce Estados de Nueva Inglaterra y los centrales (2)..	169,520	y	15.764,000
Al Oriente y el Sudeste con los cinco Estados del Sur del Atlántico (3).. . . .	359,139	y	7.594,000
Al Sudoeste con el de Tejas y los territorios de Nuevo Méjico y Arizona . .	289,778	y	1.752,000
Al Oeste con los Estados mineros de los Montes Rocallosos y del litoral del Pacífico (4).	561,622	y	1.718,000
Al Noroeste con los Estados limítrofes con el Canadá, fundados á lo largo del ferrocarril del Norte del Pacífico (5). . .	545,856	y	302,000

El valle del Mississippi forma, pues, el cuerpo central, el tronco indivisible de la Unión Americana. Comunicado entre sus diversas partes y con el resto de la Unión por el más vasto sistema de ferrocarriles

(1) Estados de Michigán, Wisconsin y Minnesota.
(2) Estados de Maine, Vermont, Rhode Island, New Hampshire, Connecticut y Massachussets; Nueva York, Pensilvania, Maryland, Delaware, New Jersey y West Virginia.
(3) Estados de Virginia, Carolina del Norte, Carolina del Sur, Georgía y Florida.
(4) Estados de Nevada y California, Oregón, Wáshington y Territorios de Utah é Idaho.
(5) Estados de Dakota-Norte, Dakota-Sur, Montana y Territorio de Wyoming.

que se conoce en el mundo (treinta mil seiscientas cuarenta y cinco leguas — 30,645 — en 1887) (1), y navegado por mil doscientos vapores, en sus ríos, en una extensión de cerca de 6,000 leguas, las facilidades de locomoción que ofrece al trabajador en la abundancia y variedad de sus mercados, tanto en el interior como en el exterior, ha desarrollado sus producciones en una proporción asombrosa.

Por ahora éstas son agrícolas en sus ocho décimas partes, pues su población se ha formado de emigrantes europeos y de los Estados de Nueva Inglaterra, pobres en la generalidad que han ido allí en busca, los unos de tierras en propiedad, los otros de suelo más fértil y más remunerador de su trabajo. Las producciones principales son maíz, trigo, avena, cebada, forrrajes, algodón, tabaco, azúcar, ganados y cerdos gordos. Daré una idea sucinta de ellas, refiriéndome á las estadísticas correspondientes á 1886, compiladas por la Oficina de Agricultura de Wáshington, publicadas en 1887 y 1888, y reduciré los guarismos á las medidas conocidas en Colombia:

Artículos.	Cosecha en cargas de 9 1/2 á 10 arrobas.		Valor de cada carga.	Producto por fanegada.		Valor total.
—	—		—	—		—
Maíz....	302.690,000		$ 1,60	10	cargas	$ 484.304,000
Trigo....	65.000,000		2,75	5½	—	178.750,000
Avena...	84.000,000		1,20	14¼	—	101.068,000
Heno....	21.000,000	tonelada,	9,00	1¼	—	189.000,000
Algodón.	14.337,000	quintal,	8,50	260	libras	119.833,000
Tabaco..	2.953,000	—	7,50	720	—	22.147,500
						1,095.102,500

(1) Este guarismo se refiere únicamente á los que cruzan el valle del Mississippi; el resto de la Unión tenía 20,000 legua más en la misma fecha. En el pasado año de 1889 los ferrocarriles proyectados en todo el país subían á otras 15,000 *leguas*.

Estos guarismos no son completos, porque en ellos no figura la producción de la parte de los cuatro Estados de Pensilvania, Virginia Occidental, Colorado y Nebraska, perteneciente á los valles altos del Ohio, del Arkansas y del Missouri, ni la de otros artículos cúyo valor es también considerable, como la cebada, las papas, el arroz, el azúcar, las batatas, el centeno, etcétera. Tampoco figura su producción animal en carne, sebo, leche, cueros, mulas, caballos, marranos, etcétera, que es quizas de mayor valor. La producción de ellos varía en cada Estado según las adaptaciones especiales del suelo, el clima y las costumbres de los pobladores.

Por ejemplo, los estados más productores de maíz son:

Arkansas.	11.000,000	de cargas.
Tennessee.	18.500,000	—
Kentucky.	22.000,000	—
Ohio.	24.000,000	—
Kansas.	27.000,000	—
Indiana.	29.000,000	—
Missouri..	36.000,000	—
Iowa.	49.500,000	—
Illinois.	52.000,000	—

Los principales productores de trigo son:

Iowa.	8.000,000	de cargas.
Indiana.	10.000,000	—
Ohio	10.000,000	—

Fuera del valle del Mississippi, Minnesota en la región de los lagos y California en la costa del Pacífico, son los más fuertes en esta cosecha. El primero con 11.000,000 de cargas y el segundo con 9.000,000.

La producción total de maíz en los Estados Unidos subió á 500.000,000 de cargas (algo más de 2,000.000,000 de *bushels*) y á 125.000,000 la de trigo, en el año de 1889.

La de algodón montó á 31.273,000 qq. en 1886, producidos en 12.000,000 de fanegadas y su valor total á $ 257.000,000.

Los más fuertes productores fueron:

Tejas, que contribuyó con. .	7.543,000	quintales.
Mississippi — — . . .	4.536,000	—
Georgía — — . . .	4.050,000	—
Alabama — — . . .	3.670,000	—

Las cosechas de maíz y de trigo, avaluadas á precios bajos de $ 1-40 la carga del primero y $ 3-50 la del segundo (de las cuales el valle del Mississippi da casi tres cuartos del total en la Unión, de la primera, y casi los dos tercios de la segunda) valen $ 700.000,000 la del primero, $ 437.000,000 la del segundo, y representan el papel más importante en la organización industrial del país.

Aparte de la aplicación de los cereales del Oeste á la alimentación humana, proveen al engorde anual de 40.000,000 de cerdos, consumidos ó exportados en forma de jamones, tocino, manteca y rellenos; al sustento de la parte de 16.000,000 de caballos y mulas que en toda la Unión están aplicados al servicio diario en las haciendas y en los tranvías y coches de las ciudades; al de 16.000,000 de vacas, cuyo producto se transforma en masas inmensas de leche, queso y mantequilla; á la ceba de 8 á 10.000,000 de novillos degollados anualmente en las carnicerías, y á la cría

de números incalculables de gallinas y aves de corral. El maíz, la avena, la cebada y el heno se transforman, pues, por medio del procedimiento químico — orgánico de la vida animal — en jamones, manteca, leche, queso, mantequilla, carne, sebo y fuerza mecánica en todos los trabajos industriales, y este nuevo valor apenas puede vislumbrarlo la imaginación, pero no expresarse en números.

Baste decir que el de la matanza de cerdos alcanza por sí solo á $ 400.000,000 anuales, el de ganado vacuno á otro tanto, los productos en leche, queso y mantequilla á una suma algo mayor; y es el valle del Mississippi el que suministra la base para las dos terceras partes de estos valores.

La influencia de esta producción se siente en otras onsecuencias colaterales. En primer lugar las de algodón, trigo, maíz y productos del marrano dan á la exportación del país un concurso de 10 ó 12.000,000 de toneladas, cuyo flete de 50 ó 60.000,000 de pesos anuales es bastante para sostener numerosas líneas de navegación, á fletes muy bajos, lo que abre el mercado del mundo á las demás producciones de la Unión. Así, por ejemplo, al favor de estos fletes baratos, el hielo, las manzanas y el petróleo pueden constituir objetos de comercio de grande importancia y por valor de más de un centenar de millones de pesos entre los tres. Los buques de mar, cargados hasta el tope á la salida, no tienen al regreso flete bastante para ocupar su capacidad, y pueden ofrecer pasaje, á precios ínfimos, á los emigrantes europeos; los cuales, como es

natural, prefieren siempre el lugar adonde, siendo por lo menos iguales las demás condiciones, pueden transportarse con menos gastos. Esta circunstancia, pues, contribuye poderosamente á la extraordinaria corriente que ha dado á los Estados Unidos.

En la década	de 1820 á 1830.	143,439	inmigrantes
En id.	de 1830 á 1840.	599,125	—
En id.	de 1840 á 1850.	1.713,251	—
En id.	de 1850 á 1860.	2.598,214	—
En id.	de 1860 á 1870.	2.466,752	(guerra civil)
En id.	de 1870 á 1880.	2.944,695	—
En id.	de 1880 á 1890.	5.250,000	—
Total en 68 años . . .		15.715,476	

Sin esa fuerte exportación de artículos voluminosos es más que probable que la inmigración no hubiera pasado de la mitad de este guarismo, al cual debe ese país no poco de su asombrosa prosperidad. Tampoco hubiera podido construír y sostener alguna parte de esa red de ferrocarriles que cruza todos los ámbitos de su territorio, ni menos la totalidad de esa navegación fluvial sin rival en el mundo.

No se limita al territorio americano la influencia del valle del Mississippi. Abaratando, á favor de sus tierras libres y de poco valor, así como de la competencia extraordinaria de sus productores, el valor de los artículos alimenticios, no sólo en América, sino en Europa y sobre todo en Inglaterra, ha hecho bajar, durante los últimos veinte años, el precio de los arrendamientos de las tierras de la aristocracia inglesa en más de un 30 por 100 quizás. Con ello ha dado un rudo

golpe á esta institución social en el viejo mundo y preparado el advenimiento de otras formas de gobierno más compatibles con las aspiraciones de la especie humana.

El cultivo de maíz en los Estados Unidos es uno de los hechos más notables en el siglo XIX. Con menos trabajo, más economía, tierras menos fértiles y zona productiva mucho más extensa, rinde cosechas superiores á las del trigo, ayuda á la producción animal y se transforma por este medio en una variada multitud de otros artículos, como acabamos de ver.

Al maíz, cereal americano por excelencia, puede atribuírsele una parte no despreciable en la superioridad de condiciones de vida adquiridas por el hombre en Norte-América sobre las que ofrece el viejo mundo. Para comprobar esta afirmación basta observar que aquel grano se produce desde la orilla del mar hasta 2,700 metros de altura en el corazón de las cordilleras, mientras que el trigo, en la zona ecuatorial, no se produce sino en una zona de 1,200 á 2,600 metros; que con una agricultura incipiente, es decir, extensiva apenas en los Estados Unidos, rinde cosechas superiores á las que con agricultura intensiva produce el trigo en Inglaterra y en Bélgica; que las muchas variedades del maíz lo hacen apto para la preparación de una variedad mayor de alimentos; que, en fin, el precio del maíz, es decir, su gasto de producción, sólo es 40 por 100 de lo que cuesta el trigo.

Su rendimiento es el siguiente, en las varias secciones de la Unión:

En los Estados de Nueva Inglaterra y en los Esta-

dos Centrales (Nueva York, Pensilvania, Maryland, Delaware y New Jersey) es de 6 cargas por fanegada (1).

En los Estados del Sur del Atlántico, de 11 cargas por fanegada.

En la región de los grandes lagos, de 20 cargas por fanegada.

En el valle alto del Mississippi de 21 cargas por fanegada.

En el bajo valle, de 8 cargas por fanegada.

En la costa del Pacífico, de 15 cargas por fanegada.

Término medio de toda la Unión, 17 por fanegada.

Mientras tanto los rendimientos de trigo en las mejores partes de Europa, como en Inglaterra, Bélgica, y en algunas secciones de Alemania, no alcanza á 14 cargas por fanegada, ni pasa de 7 á 8 el término medio del continente europeo.

Consecuencia de estas ventajas especiales del maiz es la notable superioridad de medios de alimentación vegetal y animal de los Estados Unidos sobre el continente europeo. Comparando el abasto de cereales entre una y otra región, encontramos este resultado:

Total de cereales producido en los Estados Unidos (1886), 2,842.580,000 bushels, ó 711.000,000 de cargas.

Total en todo el continente europeo (1883), 5,273.398,495 bushels, ó 1,323.000,000 de cargas.

Por cabeza de población en los Estados Unidos, 45 bushels, ó 12 cargas.

Por cabeza de población en Europa, 16 bushels ó 4 cargas.

---

(1) 33 bushels por acre.

La producción de maíz es muy diversa en los Estados americanos: en Massachussets, Estado manufacturero, consagrado á industrias muy variadas, sólo alcanza á 1 bushel (56 libras) por cabeza de población.

1883. En Nueva York, á 5 bushels, $1\frac{1}{4}$ cargas por cabeza de población.

— En Pensilvania, á 11 bushels, $2\frac{3}{4}$ cargas.

— En Virginia, á 19 bushels, $4\frac{3}{4}$ cargas.

— En Tennessee, á 40 bushels, 10 cargas.

— En Indiana, á 58 bushels, $14\frac{1}{2}$ cargas.

— En Missouri á 93 bushels, $23\frac{1}{4}$ cargas.

— En Kansas, á 106 bushels, $26\frac{1}{2}$ cargas.

— En Illinois, á 106 bushels, $26\frac{1}{2}$ cargas.

— En Nebraska, á 144 bushels, 36 cargas.

— En Iowa, á 169 bushels, 42 cargas por cabeza de población.

Me parece que en las regiones ecuatoriales puede ser mayor el producto por fanegada de este cereal. En la del bajo Bogotá, en Cundinamarca, cuya temperatura media es de $26\frac{1}{2}$ centígrados y el agua de lluvia no pasa de 25 pulgadas por año, el producto ordinario en cada cosecha es de 16 cargas por fanegada; mas como el clima permite dos y á veces tres cosechas en el año (pues desde la germinación de la semilla hasta la sazón perfecta del grano sólo se emplean de 80 á 90 días), se puede esperar una producción media de 30 cargas anuales por fanegada. Yo he visto sembrar y coger catorce cosechas seguidas en siete años en una misma tierra, sin abonos, ni riego, ni el empleo de otro instrumento que el azadón ó la pala.

La abundancia de maíz lleva siempre una marcha

paralela con la riqueza en ganado vacuno, sobre todo de las razas mejoradas, y en las de cerda y caballar. Así, en los Estados del valle del Mississippi se encuentra la siguiente correspondencia.

1883.—Estados.	Producción en maíz (cargas de 9 ½ arrobas.)	Número de vacas de leche.	Número de cerdos.	Número de caballos y mulas.
Alabama.....	6.500,000	279,668	1.286,311	246,948
Mississippi...	6.000,000	274,829	1.177,296	259,342
Luisiana.....	3.600,000	162,649	573,821	204,288
Arkansas.....	7.500,000	257,752	1.550,636	264,184
Tennessee....	16.000,000	313,742	2.127,966	452,895
Ohio.....	18.500,000	781,996	2.442,701	746,015
Illinois.....	51.000,000	900,984	4.010,472	1.151,359
Missouri.....	49.000,000	674,565	4.087,566	896,619
Iowa.....	42.500,000	1.085,077	4.800,998	939,239
Kentucky.....	19.000,000	304,720	1.954,919	483,813
Indiana.....	24.000,000	504,793	2.642,652	645,946
Kansas.....	43.000,000	526,933	2.103,725	598,018
Nebraska.....	25.500,000	255,544	1.786,383	309,711
	312.100,000	6.323,252	30.545,446	7.198,377

El maíz, el cerdo, la vaca de leche y el caballo se completan para producir la mejor alimentación del hombre y el compañero de éste en sus faenas pacíficas y sus ocupaciones guerreras. El maíz, el cereal más barato; el cerdo, la máquina de producción animal alimenticia más económica; la vaca de leche, que suministra el alimento más saludable en la leche y el de más energía en la carne; el caballo, el motor mecánico más sencillo y más al alcance del hombre primitivo: he aquí el gran papel que en la economía industrial de un pueblo que ha empezado á formarse con proporciones gigantescas, representa aquel grano.

Tiene aún otra ventaja. Conduce á la organización natural de pueblos que empiezan. El maíz y el cerdo son industrias proletarias por su naturaleza. No satis-

facen la ambición del rico, pero si colman las esperanzas del pobre. El maíz se produce mejor en terrenos primitivos de los que el bosque acaba de pasar, que en las tierras fuertemente removidas por el arado y bonificadas con costosos abonos. La planta toma del aire, por medio de sus grandes hojas, la parte principal de su alimentación, así como sus raíces, multiplicadas y poco profundas, sólo requieren una delgada capa vegetal, que sería insuficiente para otras plantas más civilizadas pero que piden suelos profundos, como el café, el algodón, el añil, la viña y el tabaco. Todo en él es valor útil; su tallo y sus hojas son un forraje de primer orden para el ganado; la cáscara que envuelve la mazorca sirve para la fabricación de papel, y hasta la tusa ó carozo, desnuda ya de sus granos, convenientemente triturada, contiene aceites alimenticios para el cerdo y la vaca, y sustancias que sirven de abono á las tierras empobrecidas.

El cerdo ama de preferencia el bosque antiguo y la vecindad de los pantanos, de donde ahuyenta las culebras y animales ponzoñosos, y extrae producciones raras, que á las veces hacen también la delicia del hombre, como los hongos y las trufas. Obediente al sonido del cuerno, que anuncia la ración diaria de maíz, el cerdo distingue el toque peculiar de sus amos y no necesita cercas ni vallados para congregarse. Es la vanguardia del colonizador en los senos del bosque primitivo, y aunque tal vez calumniado por el árabe,— que le atribuyó ser el originador de la lepra en la raza humana, y condenado por judío á ser el receptor del espíritu maligno, — el siglo XIX y el pueblo Ameri-

cano del Norte le han hecho una justicia acaso tardía. Está aún por escribir la historia de esta raza animal, y de su influencia en la civilización humana; pero en ella debieran esclarecerse dos puntos esenciales. Es el primero que la *edad cerduna* tiene su límite intraspasable en la aparición de otras industrias más adelantadas, incompatibles con la existencia de este animal sintomático de costumbres atrasadas y de poco gusto por el aseo. Y en segundo, averiguar positivamente su influencia en la producción de la lepra ó en la del cáncer.

Desde que la cría de ganado vacuno ó lanar empieza á aparecer, así como cultivos agrícolas que exigen cuidados especiales, el cerdo es más bien un obstáculo que un auxiliar, como ya se observa en no pocas partes de nuestro país. Su responsabilidad en la lepra ó en el cáncer también merece estudiarse. En los Estados Unidos, en la India y en Antioquia, entre nosotros, no hay lepra, á pesar de la abundancia del cerdo; pero el cáncer es una de las más frecuentes causas de abreviación de la vida del hombre. En Noruega, en la India inglesa y en Santander, entre nosotros, no hay tal vez cáncer: pero hay lepra entre las poblaciones que manejan las piaras.

Este régimen de producciones exige, como arriba indiqué, una gran distribución de la propiedad territorial entre propietarios pobres, comparativamente hablando. De los datos publicados por la Oficina de Agricultura de Wáshington en los años de 1879 á 1887 he compilado el cuadro siguiente, que expresa el número de haciendas ó posesiones, la extensión total del

suelo apropiado y el término medio de la superficie de cada hacienda, en los Estados del valle del Mississippi.

Estados.	Número de haciendas ó propiedades.	Extensión total de las haciendas	Término medio de cada hacienda.
Alabama.....	136,000	12.200,000 fanegs.	90 fanegs.
Mississippi...	102,000	10.000,000 —	100 —
Luisiana... .	48,000	5.000,000 —	105 —
Arkansas....	94,000	7.200,000 —	75 —
Tennessee ...	166,000	12.000,000 —	72 —
Kentucky....	167,000	13.000,000 —	78 —
Ohio	247,000	15.000,000 —	60 —
Indiana.....	194,000	12.000,000 —	61 —
Illinois	256,000	19.000,000 —	75 —
Iowa	185,000	15.000,000 —	81 —
Missouri.....	216,000	17.000,000 —	80 —
Kansas.....	139,000	13.000,000 —	94 —
Nebraska....	63,000	6.000,000 —	93 —
	2.013,000	156.400,000	78

No es, pues, esta la propiedad parcelaria de Francia, ni menos la propiedad en grande de Inglaterra, sino un término equitativo entre la ruin condición á que la propiedad de media ó de un cuarto de hectárea reduce al paisano francés ó al arrendatario irlandés, y la magnificencia del aristócrata inglés, que prefiere criar venados á dejar vivir hombres en sus extensos dominios.

Desde luego, los cultivos de agricultores pobres poco conocedores del clima y de las aptitudes especiales del suelo, distan todavía mucho de los espléndidos resultados que el cultivador belga ó el paisano del departamento del Norte, en Francia, sabe sacar de terrenos tal vez inferiores. Para eso se requiere la experiencia secular de padres á hijos transmitida en larga serie de generaciones á que todavía no pueden aspirar los nuevos inmigrantes que en gran parte han poblado esas regiones. Los resultados de esos pri-

meros ensayos son, sin embargo, sorprendentes, como puede verse en el cuadro siguiente compilado de las estadísticas publicadas por la Oficina de Agricultura y correspondientes al año 1886. Se refiere tan sólo á la producción de cereales, papas, heno, tabaco y algodón en el valle del Mississippi. Los cereales son tan sólo maíz, trigo y avena, pues la cebada, el sarraceno (*buckwheat*) y el centeno sólo figuran por muy pequeñas cantidades en los muy detallados informes de aquella Oficina.

Estados.	Fanegadas de sembradura.	Valor de las cosechas.	Término medio por fanegada.
Alabama.....	(1) 3.300,000	53.000.000	16 06
Mississippi....	2.900,000	56.000 000	19 30
Luisiana.....	1.130,000	28.000.000	24 78
Arkansas.....	2.200,000	52.000.000	23 65
Tennessee.....	4.000,000	56.000.000	14 ..
Kentucky.....	3.200,000	59.000.000	18 45
Ohio.....	5.240,000	108.000.000	20 06
Indiana.....	5.600,000	99.000.000	18 ..
Illionis.	9.700,000	146.000.000	15 ..
Iowa.....	9.400,000	125.000.000	13 30
Missouri.... .	5.600,000	79.000.000	14 10
Kansas.....	5.300,000	62.000.000	11 70
Nebrask.....	4.100,000	42.000.000	10 25
	61.670,000	965.000,000	15 64

Como se ha visto ya, el valle del Mississippi tiene 1.257,000 millas cuadradas, que equivalen á razón de 400 fanegadas por milla, á 502.800,000. De ellas sólo había apropiadas en 1883, 156.000,000, y de estas haciendas sólo había cultivadas en cereales, algodón, caña, papas, tabaco y forrajes de cortar (heno), 62.631,000 fanegadas: sea el 12 por 100 de la extensión de todo el valle.

(1) Despreciando fracciones. El acre reducido á un 66°/. de fanega.

Mas como en él hemos visto que había más de 6.000,000 de vacas de leche, que dan idea de que la totalidad del ganado vacuno del valle no debería bajar de 20.000,000, y cerca de 7.000,000 de caballos y mulas, podemos calcular 30.000,000 más de fanegadas de tierra cultivadas en dehesas naturales ó artificiales. La superficie cultivada en el valle del Mississippi no puede, pues, bajar ni exceder mucho de 100.000,000 de fanegadas ó 40,000 leguas cuadradas: algo menos de la tercera parte de la extensión total de él.

Según el censo catastral de 1870, había entonces 407 millones de acres de terrenos apropiados en haciendas ó estancias en toda la Unión, de las cuales la mitad estaba cultivada ó mejorada, es decir, 200.000,000 de acres, ó 112.000,000 de fanegadas; pero en la actualidad puede calcularse algo más del doble: sea el doble solamente, y eso daría 200.000,000 de fanegadas ú 80,000 leguas cuadradas en toda la Unión. La agricultura del valle del Mississippi constituye, pues, la mitad á lo menos de la totalidad de la del país.

Mas, ¿en qué proporción está dividida esa extensión apropiada entre los diversos propietarios? Sabemos que el término medio del dominio de éstos es de 78 fanegadas; pero indudablemente algunos son dueños de una área mayor, otros de una menor: ¿cuál es la escala de distribución? ¿Cuántos son los grandes propietarios y hasta dónde llega su adquisición y cuántos los pequeños propietarios al alcance de cuyos recursos no llega la posibilidad de tener una yunta de bueyes, máquinas cultivadoras, de segar y de tri-

llar el grano? ¿Hay tendencia á la formación de latifundos y, por consiguiente, á la de propiedad parcelaria vecina de la indigencia absoluta y por consiguiente la semilla del pauperismo europeo?

No tengo á la vista el tomo 3.° del décimo censo (1880), que da pormenores minuciosos á este respecto. Á falta de ellos, pueden darnos una idea aproximada los que encuentro en el tomo de la *Enciclopedia Anual* de Appleton, correspondiente á 1872, cuyos datos se refieren á toda la Unión en 31 de diciembre de 1869. De ellos resulta que la extensión total de la propiedad territorial cubría entonces 407.735,000 acres (271.000,000 de fanegadas), distribuídas así:

Lotes	de	menos	de 3	acres	6,875
—	de	3 á	10	—	172,021
—	de	10 á	20	—	294,607
—	de	20 á	50	—	847,614
—	de	50 á	100	—	754,221
—	de	100 á	500	—	565,064
—	de	500 á	1,000	—	15,873
—	de	más de	1,000	—	3,720

Dedúcese de aquí que, entre 2.659,000 propietarios sólo 6,875 tenían menos de tres acres de tierra y sólo 3,720 más de 660 fanegadas: había, pues, 2.648,000 dueños de extensiones de 2 á 660 fanegadas, que dan un término medio de 98 fanegadas por propietario; pero ya hemos visto que el del valle del Mississippi sólo representaba 78.

La propiedad en grande escala es hoy la causa principal del pauperismo en Europa; de la desigual distribución de los valores anualmente creados por la

industria; de la desigualdad de condiciones entre los hombres; de la altanera disposición de los unos y del carácter abatido ó envidioso de los otros. Es, pues, la causa primera de antagonismo entre los hombres y de peligros sociales que se expresan en esas teorías llamadas socialismo, comunismo, nihilismo y anarquismo en las sociedades del Viejo Mundo, que las instituciones republicanas tienen por objeto corregir y evitar. Es éste uno de los puntos controvertidos con relación al estado social del pueblo Americano, sobre el cual no expresaré todavía concepto alguno, sino tan sólo el de que las Repúblicas nuevas de este gran territorio están, á lo menos, en una condición muy distinta, en esta materia, de la reinante en la Gran Bretaña, su antigua metrópoli. Puede esta distribución de la propiedad de la tierra no ser tan favorable en los Estados del Sur, y aun tal vez en los centrales de Nueva York, Pensilvania, Maryland, New Jersey y Delaware, ocupados ya en gran parte al tiempo de la proclamación de la independencia; pero á lo menos en la Nueva Inglaterra y los Estados del Oeste, las condiciones de la constitución social nó son las del pasado sino las del porvenir.

Para dar alguna mayor idea acerca de la condición industrial del pueblo que habita el valle del Mississippi, presentaré algunos de los últimos datos recogidos en 1886 á 1888, acerca de los puntos siguientes:

1.° Proporción de las haciendas cultivadas por los propietarios mismos.

2.° Valor de los jornales en los trabajos puramente agrícolas, que son siempre los menos remunerados.

3.° Distribución de la población según su raza y su procedencia.

1.° *Haciendas cultivadas por propietarios.*

Estados.	Cultivadas por los propietarios.	Relación con el número total de haciendas o propiedades.
Alabama. . .	72,215	53 por 100
Mississippi. .	57,214	56 —
Luisiana. . .	31,286	65 —
Arkansas. . .	65,245	69 —
Tennessee . .	108,454	65 —
Kentucky. . .	122,426	74 —
Ohio.	199,562	81 —
Indiana . . .	147,963	76 —
Illinois. . . .	175,497	69 —
Iowa.	141,177	76 —
Missouri. . .	156,703	73 —
Kansas. . . .	115,910	84 —
Nebraska. . .	51,963	82 —

Las diferencias que se observan en este cuadro se atribuyen al influjo de tres causas distintas.

La primera es la antigua institución de la esclavitud que condujo á la formación de grandes haciendas. No habiendo podido continuar el trabajo de éstas después de la manumisión, ha sido preciso dividirlas en fracciones que los antiguos dueños dan en arrendamiento á cultivadores en participación, que ponen su industria, y á las veces el todo ó parte del capital. En este caso se encuentran Alabama, Mississippi, Tennessee, Luisiana y Arkansas.

En otras partes, como en Illinois, por ejemplo, Estado que nunca tuvo esclavos, el Gobierno Federal

concedió como auxilio para la ejecución de sus primeros ferrocarriles grandes extensiones de tierras baldías á los empresarios; lo cual dió origen á propiedades muy extensas que, divididas en lotes, se trabajan por arrendatarios.

En el resto de los Estados la mayor parte de las propiedades se ha formado por medio del *Homestead Law :* institución que concede de 80 á 160 acres de tierra, en propiedad, á todo colonizador ó inmigrante que se establezca en las baldías con casa y labranza. Á este origen se debe en los Estados nuevos la mayor parte de la propiedad adquirida en la tierra. Se comprende que este sistema exige el cultivo de la tierra por el propietario mismo.

Á este respecto dice el informe de la Sección de Estadística de la Oficina de Agricultura de Wáshington en 1887 :

« La peculiaridad notable de la agricultura americana ha sido el hecho de que los propietarios de haciendas son los cultivadores mismos de la tierra, pues la mayor parte de los propietarios no emplean trabajadores á jornal; de suerte que hay menos jornaleros que propietarios cultivadores de sus tierras. »

Calcula Mr. J. R. Dodge (el mismo autor del informe), que de 9.000,0000 de trabajadores agrícolas en los Estados Unidos, sin contar las mujeres y los hijos de éstos menores de diez y seis años, hay en la actualidad 5.000,000 de propietarios cultivadores y sólo 4.000,000 de peones á jornal : situación excepcional y envidiable, á la que no sólo los países europeos, sino mucho de Hispano-América, tardaremos algunas decenas de años y aun siglos en llegar.

Entre nosotros la propiedad territorial está muy

mal distribuída, á causa de la forma de la colonización primitiva, que consistió en una expropiación universal de las tierras á los indígenas para distribuírlas entre un pequeño número de conquistadores, quienes á su vez fundaron con ellas mayorazgos indivisibles: situación que se prolongó durante tres siglos hasta que la célebre ley de 10 de julio de 1824 suprimió esta institución, así como las de vinculaciones y sustituciones. Ha contribuído también á esta situación el derroche con que los Congresos han concedido inmensas extensiones de baldíos á todas las empresas de caminos y otras, con lo cual el patrimonio de nuestros descendientes ha sido concentrado en pocas manos y destruído el estímulo de los trabajadores que hubieran podido cultivarlas. Data apenas de 1848, y á proposición del senador Salvador Camacho, padre del autor de estas líneas, la primera idea de conceder la propiedad de diez fanegadas de baldíos al cultivador de ellas : institución á que luego se ha dado ensanche y procurado aclimatar, hasta ahora con poco buen éxito y tan sólo en lugares en extremo remotos de las vías comerciales.

2.° *Valor de los jornales agrícolas.*

El término medio de éstos en los años de 1869 y de 1888 ha sido el siguiente. En 1869 circulaba papel moneda que tenía un descuento de 25 á 30 por 100, lo que había producido alza nominal en los precios:

Estados.	1869—Por mes.	Por día.	1888—Por mes.	Por día.
Alabama. .	$ 10 91	$ 0 80	$ 13 59	$ 0 75
Mississippi	11 21	0 90	15 19	0 75
Luisiana. .	12 62	1 10	15 37	0 75

Estados.	1869—Por mes.	Por día.	1888—Por mes.	Por día.
Arkansas..	$ 16 60	1 02	18 34	0 93
Tennesse..	11 »	0 68	14 »	0 74
Kentucky..	12 57	0 79	16 51	0 82
Ohio.. . .	16 74	1 05	22 21	1 07
Indiana. .	17 03	1 01	22 50	1 10
Illinois.. .	17 70	1 12½	23 20	1 12½
Iowa.. . .	17 87	1 13	25 60	1 27½
Missouri. .	16 38	1 02	21 »	0 94
Kansas.. .	18 38	1 12	24 25	1 17½
Nebraska..	19 18	1 26	25 59	1 37

Si á la diferencia nominal entre el precio de estos dos años agregamos la que procede del descuento que en 1869 tenía el papel-moneda circulante, encontraremos que el alza de los jornales en veinte años alcanza á 50 por 100: resultado que constituye la prueba más positiva del progreso de estos Estados, consistente en una distribución de los valores creados más favorable á la clase proletaria. Y debe tenerse presente al propio tiempo, que el valor de los víveres es menor hoy con jornales más altos: lo que constituye otra gran ventaja para el trabajador. Se notará también que los jornales contratados al mes, parecen más bajos que los que se contratan por día, lo cual procede, probablemente, de que en el concierto mensual el trabajador recibe alojamiento, quizás es menos duro el trabajo que se exige de él, y al propio tiempo le da condiciones de seguridad de trabajo.

En nuestro país puede computarse el término medio del jornal agrícola en 25 centavos al día (sin alimentos) en las tierras frías y 40 en las tierras calien-

tes. Sube hasta $ 1 en estas últimas, y suele bajar á $ 0-15 en las primeras. El jornal de la mujer vale comunmente una tercera parte menos que el del hombre, y el de los niños, entre nueve y catorce años, la mitad.

3.° La distribución de la población del valle, según su raza y procedencia, tenía las siguientes proporciones en 1880:

Estados.	Población blanca nativa.	Población africana.	Población blanca extranjera.	TOTAL
Alabama. . .	9,734	600,103	652,451	1.262,505
Arkansas.. .	10,350	210,066	581,181	802,525
Illinois. . . .	583,576	46,368	2.494,595	3.077,871
Indiana.. . .	144,178	39,228	1.794,995	1.978,301
Iowa.	261,650	9,516	1.353,449	1.624,615
Kansas. . . .	110,086	43,107	842,903	996.096
Kentucky. . .	59,517	271,451	1.317,722	1.648,690
Luisiana. . .	54,146	483,655	402,145	939,496
Mississippi. .	9,209	650,291	472,097	1.131,597
Missouri. . .	211,578	145,350	1.811,452	2.168,380
Nebraska.. .	97,414	2,385	352,603	452,402
Ohio.	394,943	79,900	2.723,219	3.198,062
Tennessee.. .	16,702	403,151	1.122,506	1.542,359
TOTALES. .	1.963,083	2.978,247	15.921,318	20.822,899

Según este cuadro, en el valle del Mississippi había una décima parte de población extranjera, una séptima de raza africana y algo más de cuatro quintas de pobladores americanos nativos; pero la segunda generación extranjera puede todavía considerarse como extranjera también; es decir, puede contárse con más de cuatro millones de extranjeros, lo que reduce la población nativa á las dos terceras y eleva á otra tercera la parte de africanos y europeos. Y como al presente es de suponerse que de los seis millones de inmigrantes venidos durante la última década, no menos de la mitad se han establecido en el valle, puede calcularse en una población de treinta millones, seis

ó siete de otras procedencias, es decir, la cuarta parte. Este es un hecho de significación importante como más adelante veremos.

Estas tres procedencias de población — americana, europea y africana — no están confundidas en un mismo territorio, sino separadas, por decirlo así, entre las tres partes del valle: el alto Mississippi, la parte media y la parte baja. En la primera vive de preferencia la inmigración europea; en la segunda, la población americana, y en el Sur la raza africana. Del mismo modo están divididas las producciones: el trigo, en la parte alta del valle; el maíz y las crías de animales, en la parte media; el algodón, el azúcar y otras producciones semitropicales, en la parte baja.

La producción general de riqueza en los Estados Unidos se estima hoy en un guarismo de doce mil millones de pesos ($ 12,000.000,000) anuales, de los cuales la mitad corresponde al valle del Mississippi y equivale á $ 200 por cabeza de población; el más alto grado de bienestar á que ha podido llegar la especie humana en uno de los lugares privilegiados de la tierra: por la más amplia satisfacción de las necesidades, la benignidad del clima, las mayores facilidades de locomoción, las más grandes esperanzas para el porvenir y el régimen político que consulta mejor las aspiraciones más profundas del individuo y de la sociedad.

Tres hombres han contribuído poderosamente á la prosperidad maravillosa de este valle: Eli Wihtney, inventor del *cotton-gin*, la máquina de desmotar el algodón; Robert Fulton, de la aplicación del vapor á

la navegación de los ríos, y Mac-Cormick, el perfeccionador de la máquina de segar el trigo.

La cápsula del algodón contiene dos terceras partes de su peso en pepita ó semilla fuertemente adherida á la fibra, y la operación de separarlas es tan difícil, que un hombre podía á lo más limpiar una libra de algodón en un día; de suerte que para la producción actual de los Estados Unidos, de 3,200.000,000 de libras por año, hubiera sido necesario el empleo incesante de 10.000,000 de trabajadores en esta sola operación. Se comprende, pues, que la producción de este artículo hubiera sido en extremo limitada y á precios que no habrían sido menores de 60 á 80 centavos por libra. Wihtney resolvió el problema en 1793 construyendo una máquina que, con el trabajo de un hombre, podía dar tres quintales de algodón limpio en el día, con lo cual 30,000 obreros pueden ejecutar la tarea que antes hubiera requerido 10.000,000.

La industria algodonera del mundo, que hoy emplea más de 45.000,000 de quintales de fibra por un valor de $ 500.000,000 anuales, aumentado á más del doble en los diversos tejidos, y que da sustento á poco menos de 20.000,000 de seres humanos, debe no poca parte de su progreso á esa sencilla invención.

La navegación de los ríos, á la subida, hubiera sido punto menos que imposible para los efectos comerciales sin la fecunda producción del genio de Fulton. Para remontar en nuestro Magdalena en un champán de cien cargas, ú ocho teneladas de flete, se requerían diez y seis bogas y un patrón, y se navegaba á razón

de cuatro leguas por día. El flete era de $ 16 por carga, ó $ 125 por tonelada en una distancia de doscientas leguas y en cincuenta días de navegación, en las circunstancias más favorables.

Para remontar desde Nueva Orleáns hasta Cincinnati en una distancia de cuatrocientas ochenta leguas, suponiendo velocidad y gasto igual, se hubieran necesitado ciento veinte días de viaje y un flete de $ 300 por tonelada.

El vapor cambió por entero estas condiciones de locomoción. En 1881 se hizo un viaje en vapor de Nueva Orleáns á Cincinnati en cinco días doce horas, es decir, á razón de ochenta y siete leguas por día: velocidad tres veces mayor que la de nuestros vapores del Magdalena en la actualidad, y veintidós veces mayor que la de los antiguos champanes. Es de suponer que se navega allí de día y de noche.

La distancia de Nueva Orleáns á Luisville (en Kentucky) es de 1,382 millas, ó 460 $\frac{2}{3}$ leguas, y el progreso en rapidez, obtenido con los perfeccionamientos introducidos en las máquinas de los buques, ha sido el siguiente:

En 1817, año del primer viaje, se empleaban 25 días, 2 horas.

En 1819.	20	días,	4	horas.
En 1828.	18	id.	10	id.
En 1834.	8	id.	4	id.
En 1858.	4	id.	19	id.

La navegación de subida ha alcanzado, de consiguiente, una rapidez general de cuatro y media leguas por hora. Á esta rata debiera emplearse de Barran-

quilla á Honda en viaje de subida menos de dos días, es decir, un día veinte horas; pero todavía se emplean de siete á nueve días.

Á pesar de la competencia de varias líneas de ferrocarril paralelas al Mississippi, este río sostiene más de mil vapores en sus aguas, no pocos de los cuales tienen capacidad para más de quinientas toneladas de flete, ó sea cuatro mil cargas de las nuestras; y suntuosas comodidades para los pasajeros.

La segadora perfeccionada, instrumento que, movido por uno ó dos caballos y dirigido por un solo hombre puede reemplazar el trabajo de veinte y aun treinta, ha permitido también levantar las cosechas de trigo desde menos de 25.000,000 de cargas en 1849, á 125.000,000 en 1887; y cosa de las dos terceras partes de este aumento pertenece al valle del Mississippi.

La dificultad principal en la producción de este cereal consistía en el gran número de brazos que exigía la operación de la siega en los meses de la cosecha, porque la espiga no podía permanecer en pie, una vez sazonada, sin sufrir deterioro con las lluvias del otoño y los hielos del invierno. Esta dificultad en un país en que los jornales son escasos y caros, era enorme, sobre todo para el efecto de sostener la competencia con otros países en donde también se produce trigo en abundancia en tierras fértiles y baratas, y con brazos que sólo cuestan de la mitad á la décima parte de lo que en los Estados Unidos. Estos países son : Rusia, la India inglesa, Australia, la República Argentina y Chile.

El consumo de trigo en el mundo se calcula en 600.000,000 de cargas de á 240 libras (75.000,000 de toneladas), y la producción se distribuye así :

Europa.. . . .	300.000,000	de cargas.	50 por 100
Estados Unidos.	120.000,000	de id.	20 por 100
India inglesa. .	65.000,000	de id.	11 por 100
Resto del mundo	115.000,000	de id.	19 por 100
Totales. . .	600.000,000	de cargas.	100 por 100

Los principales productores, no especificados en el cuadro anterior, son los siguientes :

Francia.	61.000,000	de cargas.
Rusia..	58.000,000	—
Italia.	32.000,000	—
España.	30.000,000	—
Autria-Hungría	30.000,000	—
Alemania.	24.000,000	—
Inglaterra.	16.000,000	—
Australia.	10.000,000	—
República Argentina (1887).	5.000,000	—
Chile.	3.000,000	—

El consumo de cereales varía en las diversas partes de la tierra. Europa y Australia prefieren el trigo; Asia y Polinesia el arroz; América y África el maíz. Empero, Europa solo produce algo más de las dos terceras partes del trigo que consume y la deficiencia de 80.000,000 de cargas se colma con las importaciones de la América del Norte, la India, la Argentina, Chile, la Colonia inglesa del Cabo en África, Argel y Egipto, países cuya competencia tienen que sostener los Estados Unidos. En esa competencia tienen la ventaja de jornales mucho más baratos la In-

dia, Argel y Egipto; pero en ella, á pesar de la mayor distancia respecto de Rusia y los pueblos africanos, han triunfado aquéllos, á merced de la economía que les proporciona la segadora mecánica principalmente. Los Estados Unidos venden en Europa la mitad del trigo extranjero que ésta consume; es decir, 40.000,000 de cargas anuales por término medio.

La India envía.	10.000,000
La Argentina	2.500,000
Australia	1.600,000

De toda esta concurrencia la más temible para los Estados Unidos es la de la Argentina, país nuevo con territorio extensísimo, á propósito para la producción de cereales, con una inmigración de 200,000 personas al año, que promete extenderse á guarismos mayores, y con un espíritu de empresa que rivaliza casi ya la afamada actividad de los *yankees*.

Ignoro á quién se debe la invención de otro producto que ha contribuído á reanimar poderosamente la producción de algodón: el aceite extraído de las semillas de éste.

Treinta y dos millones de quintales de algodón dejaban un residuo de sesenta y cuatro millones de quintales de pepita, de la que no se sabía qué hacer, pues formaba montones inmensos cuya descomposición viciaba el aire y engendraba enfermedades terribles: era algo parecido, pero en escala mayor, á la basura de las cocinas ó á la *pizca* (1) de los estanques

(1) La *pizca*, llamada así en nuestro país, es el residuo de la rama del añil después de macerado en los estanques. Engendra nubes de moscos y da mal olor.

de añil. Recientemente se ha descubierto que exprimido en prensa produce un aceite que puede servir para el alumbrado, para lubrificar las máquinas, para reemplazar en la alimentación humana el aceite de olivas, y para fabricar un tocino artificial. Esta nueva producción representa hoy un valor de cien millones de pesos anuales: es decir, 40 por 100 de aumento sobre el valor de la cosecha de algodón. El residuo de las semillas se prepara en tortas que constituyen un alimento excelente para el ganado; y lo que en esta forma no puede utilizarse, es un abono de muy buena clase para las tierras de labor.

En este privilegiado valle se preparan para el porvenir mejoras de carácter colosal.

En primer lugar la apertura de la barra de las bocas del río, unida al trabajo incesante de la construcción de diques en las orillas para prevenir las inundaciones, hará cultivables y habitables muchas tierras de superior calidad, que hoy no lo son. El Estado de Luisiana lleva gastados en esta última tarea más de ciento cincuenta millones de pesos; y aunque la conclusión de la obra exigirá tal vez trescientos ó cuatrocientos millones de pesos más, no hay motivo para juzgar que no se hará.

Como complemento de ese trabajo se proyecta otro más gigantesco aún; lo construcción de lagos artificiales en lugares convenientes en la parte alta de los ríos, destinados á recoger el agua de las grandes crecidas que supere á la capacidad natural del lecho de aquéllos. Así se evitarán las inundaciones en la parte

baja, se crearán depósitos de agua para el regadío de los campos inmediatos, y para aumentar el canal na vegable en los fuertes veranos.

Este proyecto no tiene precedente en los anales de la civilización moderna, y sus resultados sobrepujarán las más ideales previsiones del genio humano. Con él quedarían asegurados los trabajos de los diques laterales, saneadas las tierras pantanosas ó anegadizas, prolongada la navegación hacia la parte alta de los ríos, y destruído uno de los principales peligros ú obstáculos para la colonización de todo el valle, que es el de las grandes inundaciones en esos ríos de poderosa corriente.

No es éste el único. En la vasta extensión comprendida entre el Missouri, los montes Rocallosos y las montañas de Nevada, reinan veranos prolongados y una escasez de aguas tan notable, que esa región ha recibido el nombre de Desierto Americano. Esta circunstancia, sin embargo, no ha detenido el empuje irresistible de ese pueblo colonizador. La escasez de aguas es combatida — hasta ahora al parecer con buen suceso — con la apertura de pozos artesianos, aljibes en grande escala y la formación de grandes represas para acopiar las aguas lluvias en los lugares en que los pliegues del suelo se prestan á la formación de grandes concavidades. Se espera, además, que los cultivos forestales favorezcan el aumento de las lluvias; pero en esta materia la experiencia empieza á sugerir dudas acerca de la acción de los bosques en la modificación del régimen de las aguas pluviales, El hecho es, sin embargo, que esa región desolada empieza á poblarse.

El enemigo contra el cual no se ha encontrado hasta ahora defensa suficiente es la langosta, la cual tiene su centro de producción en la región intermedia entre los Montes Rocallosos y las montañas de Nevada, que corren paralelas al mar Pacífico. Este azote, que tanta devastación produce en África, al norte de la cordillera del Atlas, en Europa en toda la costa del Mediterráneo, — y entre nosotros al sur de la laguna del Castigo, desde la trifurcación de los Andes en la región de los Pastos, hasta las orillas del Atlántico, — se extiende por todo el norte del valle del Mississippi hasta la boca del Ohio, y causa la destrucción de cosechas por un valor hasta de doscientos millones de pesos anuales; pero ese azote es pasajero, y sus daños son á veces compensados con la mayor fertilidad que deja en los campos visitados por ella. El bien y el mal suelen con frecuencia ser las dos caras de una misma medalla.

Con excepción de los habitantes de la parte baja del río, en la que existió durante medio siglo la esclavitud, institución que dejó allí costumbres y sentimientos de otro género, esa región ha sido colonizada y poblada desde un principio en medio de influencias del todo distintas á las que presidieron la formación de las naciones antiguas. Instituciones democráticas, igualdad política, libertad en todos los actos de la vida, tolerancia religiosa, distribución equitativa de la propiedad territorial, exención de servicio militar obligatorio, paz casi no interrumpida, comunicación fácil del pensamiento con el resto del mundo, escuelas populares gratuitas; en fin, con la realización de los más altos ideales que la ciencia social ha señalado

como meta á las aspiraciones del hombre. Aquí debe surgir un nuevo mundo en política, en religión, en formas sociales. En el resto del mundo han presidido la conquista, la guerra, el despotismo, la intolerancia, el aislamiento, el dogma impuesto por la fuerza, el monopolio, la restricción, la opresión de las multitudes, el predominio de clases privilegiadas, el pauperismo hereditario, los rencores, las envidias y la degradación de los unos, el orgullo, la insolencia y la superioridad hereditaria de los otros. Inglaterra tiene en su origen político la huella de los cascos de los caballos de la aristocracia normanda entronizada por Guillermo el Conquistador; sobre el reino de Italia se extiende todavía la sombra del Poder temporal de los Papas, si no el terror que vibraba á los pasos de sus Emperadores; en Francia subsiste aún el espíritu de lucha y de contradicción en que por tan largos siglos vivieron sus duques y condes ambiciosos; el resplandor pasado de las hogueras de la inquisición perturba todavía el sueño y comprime el vuelo del pensamiento en el cerebro español; la sombra ceñuda de Felipe II se cierne aún en las alturas sobre los hogares tranquilos de Bélgica y Holanda; para el alemán inquieto no parece haber cesado la peregrinación guerrera de sus multitudes, emprendida hacia el occidente desde las cumbres del Asia Central; sobre las estepas de Rusia se oye todavía la voz colérica de Iván el Terrible. En el valle del Mississippi no: salvo los restos del pasado que la herencia fisiológica de otras generaciones haya conservado en los organismos individuales, la cuna de esas Repúblicas sólo ha sido

mecida por aires de libertad, democracia, reivindicación de los derechos del hombre: no del hombre inglés, ó del francés, del alemán ó del español, sino de la especie humana entera. Hasta los pobladores mismos de los Estados de la Costa Atlántica — los de Nueva York, Pensilvania, Maryland, New Jersey y Delaware — pudieron resentirse algún tanto del espíritu aristocrático predominante en la madre patria durante dos siglos de sumisión á ésta; los de los Estados del Sur del orgullo de raza que debió despertar en ellos la atmósfera de la esclavitud, que llegó á ser la idea dominante de su modo de ser social; pero los del Mississippi sólo tuvieron por pensamiento el trabajo de la tierra, la resolución de formar en cada familia una situación independiente por medio de la conquista pacífica de la naturaleza á impulso de la labor de sus brazos. Se puede esperar con confianza en que de allí brotará una sociedad enteramente distinta al través de los siglos, cuando á fuerza de selección sostenida durante diez ó más generaciones, esos principios de su vida política actual, se hayan consolidado profundamente en el óvulo de las generaciones futuras.

CAPÍTULO XXVI

DE NUEVA ORLEÁNS Á SAN LUIS

El carro de camas (*sleeping-car*). — Conversación con un clérigo protestante. — Estado del Mississippi. — Sus producciones, riqueza y población. — Las maderas. — Necesidad de dar protección á los bosques. — El Estado de Tennessee. — Sus producciones, riqueza y población. — El Estado de Kentucky. — Producciones, riqueza y población. — El pasto azul. — Cambio de climas, producciones y estado de civilización á medida que se viaja de sur á norte. — Llegada á la boca del Ohio. — Paso del Ohio. — El valle de este río. — Llegada á San Luis.

En Nueva Orleáns tomaron mis compañeros colombianos el tren directo hacia Nueva York: yo quedé acompañado tan sólo por uno de mis hijos para seguir á San Luis. Empezaba á oscurecer cuando salimos de la estación del ferrocarril: la lomotora se lanzó por la orilla izquierda ú oriental del Mississippi hacia el norte : pronto dejamos atrás las últimas casas de la ciudad, y con ellas los últimos vestigios de civilización, pues en esa parte el terreno se estrecha entre el río, las ciénagas y el lago Pontchartrain. Tan sólo cabañas miserables habitadas por gente de color, pequeñas sementeras de maíz y puestos de pescadores alcancan á descubrirse á uno y otro lado de la vía. Las sombras de la noche se hacen más y más espesas:

los sirvientes del tren encienden la lámpara de aceite colgada del techo del carro, y á esa luz empezamos á reconocer mejor la naturaleza del vehículo y los pasajeros en compañía de quienes debemos pasar la noche. El primero es un carro de camas *(sleeping-car)* de 15 á 16 varas de largo, 3½ de ancho y 3 de alto, provisto de dos antesales: en una de ellas hay dos aguamaniles con los útiles necesarios para el aseo, un barril de agua con hielo y vasos para tomarla, y un excusado, delicadamente escondido en un rincón; en la otra cuatro pequeños sofás y una mesita que puede doblarse sobre el costado del carro ó extenderse entre dos sofás, para cenar, jugar ajedrez ó dominó, etc. En un ángulo se abre un aparador en el que se ven botellas de diversos contenidos: brandy, vino tinto, cerveza, limonada con soda, agua de Vichy, galletas, cigarros y cigarrillos, que el sirviente ó empleado del tren nos dice están de venta á precios equitativos: también nos avisa que, en caso de desearlo, puede suministrarnos te ó café caliente y carnes frías. Allí se puede fumar cigarro también, siempre que no haya señoras y que se cuide de cerrar la puerta que comunica con el salón, á fin de que no penetre á éste el humo.

En el salón no hay señal alguna de camas, sino sofás por los cuatro costados, en los cuales ha tomado asiento una veintena de personas de buen aspecto, entre ellas una señora y dos niños. Todas son caras serias, y no se cruza el más pequeño saludo entre los que no se conocen; únicamente la señora da las gracias y dirige algunas palabras afectuosas á mi hijo, que ayuda á abrir la ventana, para gozar de aire fres-

co, á uno de los niños. Las conversaciones empiezan en voz baja entre cada dos pasajeros, y oímos hablar inglés, francés, y otros idiomas desconocidos. Como la noche empieza á refrescarse algo más de lo necesario, los pasajeros sacan sus sobretodos y se abrigan la cabeza unos con pañuelo de seda, otros con cachuchas de paño: los que están distantes de la señora cambian sus botines por pantuflas y se envuelven los pies y las piernas hasta la rodilla con mantas de paño grueso. Cada cual arregla á su lado un pequeño saco de noche, en el que van la camisa de dormir, las pantuflas, los peines, cepillos y jabón, una bufanda, cuellos y puños limpios de camisa, un libro y algunos periódicos.

Á las ocho de la noche empiezan á reclamar sus camas los pasajeros: los criados se ocupan en desdoblar las tablas de los costados, las cuales forman dos hileras de lechos superpuestos, á distancia de una vara á lo menos la una de la otra, provistos de buenos colchones, sábanas y almohadas perfectamente limpias, lavadas y planchadas las fundas todos los días, dos frazadas de lana y una sobrecama. Dos cortinas de género grueso de lana se desprenden del techo y cubren perfectamente cada departamento para dos personas, dejando un espacio intermedio libre de casi un metro de anchura. Dentro del recinto asignado á las camas hay lugar para colocar con separación la ropa, el calzado y las piezas de vestido, y un cordón para llamar por medio de una campanilla al sirviente. El lecho tiene una vara de ancho á lo menos y es perfectamente cómodo. La señora lleva á sus niños al retre

tre inmediato, vuelve con ellos, los introduce al lecho superior, en el que ayuda á desnudarlos, les hace rezar una corta oración, les da su bendición y un ósculo en la frente, y despidiéndose con gracia y naturalidad perfecta de sus vecinos, por medio de una mera inclinación de cabeza, se recoge en el lecho inferior. Los demás empiezan á seguir su ejemplo. Mi hijo y yo pasamos á la antesala á fumar un cigarro, y allí llega el conductor del tren, sujeto de aspecto respetable, que traba conversación con nosotros. Resulta ser un clérigo presbiteriano que, disgustado de la estrechez de los dogmas y disciplina de su religión, ha abandonado su ministerio y desea buscar colocación como profesor de matemáticas en algún colegio de la América española, para lo cual está estudiando el castellano: mientras tanto, ha tomado el empleo de conductor del tren, que le produce $ 40 mensuales. Primero nos compromete á repasarle su lección de castellano en la traducción y pronunciación, después nos conversa largamente acerca de las religiones en los Estados Unidos y nos da noticias minuciosas sobre la organización de las diversas sectas. Se queja del espíritu intolerante y fanático de las más de ellas y opina que las religiones no debían ser vallas de separación y antipatía entre los adeptos de sus diversas variedades, sino un vínculo común de unión y caridad entre todos los hombres, con tendencia liberal á fundirlas en una sola, reducida á la adoración de un Ser Omnipotente protector de la familia humana en todas las naciones y climas de la tierra, sin dogmas, misterios ni ritos especiales de naturaleza obligatoria, de

suerte que cada cual pueda practicar las que sean de su preferencia.

Nuestro interlocutor parecía enseñado á velar toda la noche por razón de su oficio, pero ya eran más de las once, y aunque la plática estaba interesante, el sueño nos rendía y sus palabras nos llegaban confusas y medio perdidas, como la conversación con un habitante de otro mundo: despedímonos de él y nos recogimos á nuestras camas. Pareciame que iba á dormir muy bien; pero durante las dos ó tres primeras horas fué imposible. Al tomar la posición horizontal sentí el *sangoloteo* más estupendo: el trote de un caballo de tiro montado en pelo, el manteo de Sancho Panza en la venta ó los *corcovos* de un ternero de año me parecieron movimientos acompasados en comparación del que ahora sentía. De trecho en trecho venía un trueno en alas del huracán seguido de un fuerte relámpago, producidos por trenes en direcciones opuestas sobre la doble carrilera de la línea. Á veces parecía detenerse la marcha, y un empleado especial entraba al coche á anunciar en alta, rápida é ininteligible voz, semejante á la trompeta del juicio final, la estación adonde llegábamos, las nuevas direcciones que allí podían tomar los viajeros y el número de minutos que permanecería detenido el tren. Al fin la naturaleza recobró su imperio, y aunque hubiese estado convertido en taco del cañón inventado por Julio Verne, para hacer viaje de la tierra á la luna, hubiera dormido en el tránsito á nuestro satélite: al fin me dormí hasta las seis de la mañana, hora en que los golpes de un *tam-tam* anunciaron la de levantarse

en la disciplina del tren. Vestíme aprisa y volví á tomar puesto al frente de la ventana para contemplar el paisaje é informarme del lugar en que estábamos.

Habíamos salido ya de los límites del Estado de Luisiana y nos encontrábamos en el de Mississippi. El territorio de éste fué empezado á poblar entre 1790 y 1800; en este último año contaba tan sólo 8,850 habitantes; pero en 1880 tenía 1.131,597, y en la actualidad puede cacularse que no baja de 1.400,000. Su riqueza general, es decir, sus valores cambiables, montaban en 1880 á $ 354.000,000. Sus principales producciones fueron, en 1887, 4.536,000 quintales de algodón, estimados (á $ 8-30 quintal) en $ 37.654,000; 6.400,000 cargas de maíz, evaluadas, á $ 2-36 carga, en $ 15.049,000, y $ 2.121,000 en avena. Como tenía 3.801,000 marranos y más de 700,000 cabezas de ganado vacuno, podrá obtener más de $ 8.000,000 anuales de la matanza de los primeros y más de $ 4.000,000 de la leche, carne y cueros de los últimos. Tiene 47,156 millas cuadradas de superficie, lo que le da unas 90 leguas de largo de norte á sur, por 60 de ancho de este á oeste. Su costado occidental está bañado por el Mississippi; por el sur toca en el golfo de Méjico; por el lado oriental deslinda con el Estado de Alabama, y por el norte con el de Tennessee. Todo su territorio es una llanura ligeramente ondulada, regada por los ríos Yazoo y Perla. Un 65 por 100 de su población es de raza africana, y, como se ha visto, sus producciones son puramente agrícolas, de naturaleza

semitropical, pues está incluído entre los grados 30 y 35 de latitud norte, en los que las temperaturas medias, máxima y mínima son 27° centígrados en julio y 12° en enero. Su territorio — aluvial en su mayor parte, pues parece haber sido formado por los depósitos del Mississippi, — es en extremo fértil.

El aspecto del país, aunque no diversificado por montañas, presenta cuatro formas distintas: tierras pantanosas: tierras altas, secas; bosques, y praderas onduladas. Las primeras, formadas por los derrames del Mississippi y de sus tributarios, están en lo general incultas, y, como se puede comprender, el ferrocarril se aparta de ellas todo lo posible; pero se alcanzan á ver á distancia. Las tierras altas forman grandes llanuras cortadas á trechos por colinas aisladas, de 50 á 100 metros de altura sobre el nivel de los ríos, son fértiles, de clima sano, en ellas están establecidos la mayor parte de los cultivos, y esta es la sección más rica del Estado. La región de los bosques se extiende ordinariamente á uno y otro lado de las corrientes de agua, y constituye en éste, como en todos los Estados de la Unión, una de las grandes fuentes de prosperidad para el país. Las praderas son terrenos llanos, con ondulaciones semejantes á las del mar, en donde á cada 200 metros ocurre una prominencia hasta de 10 de altura, con una base de 50 á 80 de ancho. Esta formación es muy hermosa á la vista; generalmente está cubierta de pastos naturales y es utilizada para crías de ganado.

Llamaron particularmente mi atención los bosques que atravesábamos. Situados en una llanura nivelada,

á la orilla de un ferrocarril ó de un río, compuestos de grandes árboles de maderas industriales casi todos, se comprende que ésta es una de las riquezas naturales á que deben los Estados Unidos su rápido desenvolvimiento. Ya no tiene uno dificultad para creer que el valor de las maderas extraído anualmente de los bosques pase de $ 500 á 600 millones, ni que las manufacturas de este artículo aumenten ese guarismo á valores de otro tanto. Se me llamó la atención á una estadística publicada en 1885 sobre la importancia de las manufacturas de madera, de la cual tomo el siguiente extracto:

Artículos	Valor de la materia prima.	Del artículo fabricado.
Herramientas de agricultura. . . .	$ 31.531,000	$ 68.646,000
Empaques de mercancías.	7.674,000	12.687,000
Carros para ferrocarriles, tranvías y reparaciones de éstos.	19.780,000	27.997,000
Carros y carruajes para caminos ordinarios.	30.597,000	64.951,000
Ataúdes.	3.776,000	8.157,000
Barriles y toneles.	18.332,000	33.714,000
Muebles domésticos.	35.860,000	77.845,000
Espejos y marcos para pinturas. .	4.831,000	9.596,000
Fósforos de luz.	4.298,000	4.668,000
Órganos y pianos.	7.975,000	18.400,000
Puertas y ventanas.	20.790,000	36.621,000
Buques, etc.	19.736,000	36.800,000
Ruedas para maquinaria..	6 703,000	18.892,000
Con los artículos aquí omitidos los totales son..	211.883,000	418.974,000

Y no figuran las sumas invertidas en construcción de edificios, ni en cercas de propiedades, ni en traviesas de ferrocarriles, que pueden importar un 50 por 100 más, pues la edificación de madera es muy general.

Siendo, como es, tan abundante la de buena calidad, situada como está en lugares llanos á orillas de los ríos ó en bosques atravesados por ferrocarriles, su extracción y preparación es en extremo fácil y los precios á que se puede vender en todas partes en extremo módicos. Resultó de esta comodidad una explotación excesiva y con mucho superior á las necesidades de los consumidores; es decir, una inútil destrucción de muchos bosques, cuya falta debería notarse al aumentar la población del país; pero afortunadamente el mal fué notado á tiempo, la prensa tomó á su cargo la defensa de ese interés del porvenir, y tanto el nacional como los gobiernos de los Estados empezaron á legislar sobre el asunto con la más benéfica influencia. No sólo ha parado la tala estúpida de ellos, sino que su repoblación y la creación de otros, en el erial que se extendía al oeste de los Montes Rocallosos, ha principiado con el ardor que los americanos muestran en todas sus empresas. En casi todos los Estados se han organizado cuerpos de guardabosques, el corte de éstos ha sido sometido á reglas de prudencia, y se procura propagar las mejores familias de árboles, tanto indígenas como exóticos, en las nuevas plantaciones. Hoy se estima que de la superficie total del territorio, un 26 por 100 (más de 96,000 leguas cuadradas) está cubierto de bosque; un 16 por 100 (64,000 leguas cuadradas) cultivado; y un 58 por 100 (240,000 leguas) erial ú ocupado por ríos, lagos, ciénagas y poblaciones.

Materia es esta que exige la más seria atención en nuestro país, pues nuestros bosques están ya en ex-

tremo retirados de las poblaciones, y la escasez de maderas se siente como una grave dificultad para la edificación de casas y para la construcción de cercas en los trabajos del campo, á causa de su precio excesivo; dificultad que restringe el crecimiento y progreso de las poblaciones, obliga á las familias á vivir en casas viejas, semiarruinadas, sin comodidad ni belleza, y mantiene costumbres semisalvajes de mugre y desaseo.

Pero no es esta quizá la peor de las consecuencias: la falta de bosques agota el agua de las vertientes, imposibilita el riego de los campos é impide el desarrollo de las crías de ganado haciéndolo usar aguas corrompidas, lo que origina graves enfermedades, transmitidas luego al hombre en la leche y en las carnes cargadas de gérmenes morbosos. No temeré decir que estos efectos se sienten ya en Bogotá mismo y en todos los pueblos de tierra caliente situados al derredor, en donde este ramo del servicio público ha sido mirado con supremo descuido.

La línea del ferrocarril en que viajábamos debió de ser trazada con el objeto de abrir á la colonización terrenos inocupados. No se veían en él campos muy cultivados, ni poblaciones inmediatas, ni buenas mansiones rurales. Casas de madera de triste aspecto, cercas mal conservadas, hechas de troncos y raíces de árboles recién arrancados, ganados escasos, de mediana calidad, y en general, pocas señales de progreso. Quizás también la época del año (principios de mayo) no era todavía á propósito para ver campos

cultivados, pues apenas empezaban á brotar las plantas con los primeros calores de la primavera.

Mejor aspecto presentó el Estado de Tenessee, en los límites del cual penetramos pasado medio día.

El territorio de éste se extiende de occidente á oriente en línea de más de 190 leguas por cosa de 30 de anchura de norte á sur. Tiene por límites: el Mississippi, al occidente; las dos Carolinas y Georgía, al oriente; Kentucky al norte, y Alabama y Mississippi (el Estado) al sur. Está cruzado por los Apalaches en línea NO. y tiene minas de hierro y carbón que empiezan á ser explotadas. Formado por cesiones del territorio de Georgía y la Carolina del Sur, y por parte del suelo de la antigua Luisiana, tenía 35,000 habitantes en 1790, y fué admitido al rango de Estado en 1796. Su población alcanzaba en 1880 á 1.542,359, y llegará en el día á muy cerca de 2.000,000. El avalúo de su propiedad mueble é inmueble subía en 1880 á $ 705.000,000; es decir, $ 458 por cabeza de población.

Sus principales producciones en 1886 consistían en

Maiz. . .	18.500,000	cargas,	avaluadas,	á $	1.60	cada una,	en	29.125,000
Trigo.. .	2.006,000	—	—	á $	3.16	—	en	6.258,000
Avena. .	1.980,000	—	—	á $	1.28	—	en	2.534,000
Tabaco..	317,600	quintales	—	á $	6 »	—	en	1.905,000
Algodón .	1.448,900	—	—	á $	8.20	—	en	11.881,000
Heno.. .	279,487	toneladas	—	á $	11.25	—	en	3.144,000
Papas. .	634,000	cargas	—	á $	1.68	—	en	1.063,000

El valor de las cosechas subió á más de 56.000,000 en el año expresado.

Como fuentes de producción animal contaba en el mismo año con más de 800,000 cabezas de ganado

vacuno y más de 500,000 caballos y mulas. Se dice que es una de las especialidades de los tres Estados de Tennessee, Kentucky y Missouri, situados en el centro del territorio americano, comprar los terneros y potros nacidos en Tejas y demás Estados del Sur, en dehesas de calidad inferior, y levantarlos en los mejores pastos que proporciona el suelo montañoso, y por consiguiente más húmedo de su territorio. Además, el cruzamiento de los ganados de razas primitivas con las mejoradas procedentes de Europa, se practica en aquellos tres Estados en grande escala.

Tennessee es uno de los Estados intermedios entre la esclavitud y la libertad de los Estados Unidos, y su posesión y dominación en favor de la causa de la libertad, fué uno de los hechos que ayudó poderosamente á decidir la victoria por la Unión en la guerra civil de 1861 á 1865. Á este resultado contribuyó Mr. Johnson, antiguo partidario del Sur, quien juzgó preferible la conservación de la Unión á la de la esclavitud, y esto le valió la vicepresidencia en 1865.

Del millón y medio de habitantes de Tennessee en 1880 sólo 403,000, es decir, un 25 por 100 pertenecía á la raza africana, lo que explica el más rápido progreso en industria y riqueza de este Estado, así como de los de Kentucky y Missouri, comparados con los Estados del Sur, en donde predomina la negra sobre la blanca.

De Tennessee pasamos en la misma tarde al Estado de Kentucky, cuyo rincón occidental solamente atravesamos.

Formado de una desmembración del de Virginia, tenía ya 73,000 habitantes cuando fué admitido al rango de Estado en 1792; su población aumentó rápidamente con la inmigración de plantadores blancos de otros Estados, y en seguida los dueños de esclavos de la vecindad empezaron á llevar éstos para venderlos en las grandes haciendas de tabaco, que, con las crías de ganados vacuno y caballar, forman las prinpales industrias de esta sección. En ella como en Tennessee y Missouri, principió, pues, la lucha sorda entre las dos formas de constitución social que originaron el *irrepresible conflicto*, sometido al fin á la solución de la espada.

Con 1.648,190 habitantes en 1880, sólo tenía 271,451 de color oscuro, es decir, menos de 20 por 100, y sin embargo, era tal la influencia que la riqueza superior concedía á los dueños de esclavos, que, sin el poderoso auxilio de las fuerzas del Norte, Kentucky se hubiera adherido decididamente á la Confederación del Sur en los proyectos de secesión.

Es este un Estado poderoso en todo sentido. Su riqueza general asciende á $ 902.000,000 ($ 553 de capital acumulado por cabeza de población), que se forma con los siguientes artículos principales de producción anual (1886):

Maíz, cargas:	22.000,000,	avaluadas,	á $ 1.36	c/u, en	$ 30.177,000
Trigo, íd. . .	3.100,000,	íd.	á $ 2.88	íd.,	8.931,000
Avena, íd. . .	2.540,000,	íd.	á $ 1.28	íd.,	3.270,000
Tabaco, quintales. . . .	1.939,000,	íd.	á $ 6...	íd.,	11.634,000
Heno, toneladas.	313,200,	íd.	á $ 9.80	íd.,	3.069,000

La producción de sus labranzas subió á $ 59.134,000.

Empero, su producción pecuaria tal vez sobrepuja á la de sus cultivos.

Contaba en 1886,	caballos y mulas. .		553,000
Id.	id.	ganado vacuno. . .	843,000
Id.	id.	cerdos.	1.718,000

La suavidad de sus climas de montaña y la feliz composición química de sus tierras ha dado origen á la formación de extensísimas praderías de pasto azul (*blue grass*), que es reputado como el mejor de los pastos naturales conocidos en el mundo, hasta el punto de que sin cuidados especiales de estabulación ni de variedad de alimentos preparados, la acción de esos pastos ha producido la mejor raza de caballos de los Estados Unidos, que—no en belleza de formas ni tal vez en equilibro de proporciones, pero sí en fuerza y agilidad—pueden competir con el tipo árabe, y se venden para las carreras del circo á los más altos precios. Mil, y aun mil quinientos pesos, suele ser precio en partida de caballos de las crías afamadas, y veinte ó treinta mil el de algún vencedor en los circos de Lexington, de Frankfort y aun de Jerome Park en Nueva York, no son de rara ocurrencia. Kentucky da también, sin cruzamiento con razas extranjeras, los más grandes bueyes y los marranos más colosales de toda la Unión.

Natural es que esta acción del clima se haga notar también en la raza humana; y en efecto, es fama en los Estados Unidos que los hombres de más robusta talla se encuentran en Kentucky : fenómeno curioso que en Colombia se observa en el valle de Neiva y en

los pueblos del sur de Antioquia; en Chile, en la Patagonia, y en Europa, en los Balkanes, principalmente en Montenegro, según recuerdo haber leído.

Todo el viaje lo hemos hecho desde Nueva Orleáns caminando hacia el norte. Luisiana está comprendido entre los grados 30° y 32 $\frac{1}{2}$; Mississippi, entre 32 y 35; Tennessee, entre 35 y 36 $\frac{1}{2}$; Kentucky, entre 36 y 38 $\frac{1}{2}$. Aquí se siente ya notablemente la diferencia de climas, tanto por la latitud como por la altura sobre el nivel del mar. En Nueva Orleáns vimos subir el termómetro á la sombra hasta los 34° del centígrado; al atravesar el Kentucky tuvimos que echar mano al sobretodo: la temperatura había bajado á 18°. La temperatura media del año entre los calores del verano y los fríos del invierno es de 20 $\frac{1}{2}$° centígrados en Luisiana, 17,60° en Mississippi, 14,30° en Tennessee y 13,20° en Kentucky. Y esto explica la diferencia de producciones. La principal de Luisiana es el azúcar de caña; de Mississippi el algodón; las de Tennessee son variadas entre el maíz, el algodón, la avena y el trigo, como temperatura de transición; las principales de Kentucky, el tabaco y el maíz; principia á producirse el trigo desde Tennessee, pero ya no se cosechan ni la caña dulce ni el algodón; en cambio sí se empieza á sembrar papas, trigo y cebada (1). — El maíz es planta cosmopolita que se acomoda á todas

(1) En nuestras tierras templadas se obtienen también producciones de las tierras frías. Yo he visto trigo en la hacienda del *Cacagual*, cerca de La Mesa, á menos de 1,200 metros sobre el nivel del mar. Y en Ocaña, á 920 metros de altura, vi en terreno contiguo á orillas del río del Algodonal, plantaciones de papas, caña dulce y plátanos.

las temperaturas, y es probable que algunas otras, como la papa, y aun algunos forrajes, sean susceptibles de aclimatación paulatina en temperaturas muy variadas.

En Kentucky y Tennessee empiezan á trabajarse con buen éxito minas de hierro y carbón y á fundarse fábricas de tejidos de algodón y de lana. Como se ha experimentado que esos trabajos pueden ser desempeñados por brazos de raza africana, remunerados con salarios menores que los exigidos por los blancos, se espera un brillante resultado para esas empresas, de las cuales surgirá otro no menos importante á mi ver: acercar las distancias entre las dos razas y extender en la práctica la fusión de ellas.

El tren llegó á eso de las tres de la tarde al ángulo formado por el Mississippi y el Ohio, que reúnen sus aguas al frente de la ciudad de Cairo, en la orilla derecha ó norte de este último río. Aquí se nos presentó un espectáculo de esos que causan sorpresa al europeo mismo, y que en el americano del sur deben despertarla mayor: el paso de un tren embarcado en un vapor del uno al otro lado del río. Debíamos atravesar el Ohio, que en esta parte tiene de 500 á 600 metros de anchura: la construcción de un puente exigiría de ocho á diez millones de pesos, gasto que todavía no autorizan los productos de línea férrea; pero el americano, fecundo en recursos y animoso en sus empresas, lo ha reemplazado con un medio mucho más económico. Los rieles van descendiendo hasta un muelle flotante de madera levantado en la orilla

del río á la altura del puente de un gran vapor: en éste se prolongan los rieles en el número de paralelas necesario para admitir la locomotora y los carros: la locomotora penetra por una de las carrileras arrastrando los primeros carros, regresa á reculones por la paralela siguiente para traer otros, y así sucesivamente, hasta que todos quedan colocados. De 600 á 800 toneladas, peso de una locomotora con 15 ó 20 carros cargados, entran así á un gran vapor de mil ó más toneladas de porte, provisto de dos ó cuatro máquinas con sus respectivas altísimas chimeneas pintadas de rojo y blanco. Éstas arrojan torrentes de humo negro: luego el pito de las válvulas, el golpe de los cilindros y el movimiento de las ruedas del vapor producen ruidos enormes, semejantes á la respiración anhelante de un leviatán, ya como el formidable baladro de algún montruo antediluviano. Entre torrentes de llama y humo, silbidos, gritos enronquecidos y remolino de las olas, se mueve lentamente el vapor hacia el lado opuesto, en donde un aparato igual lo recibe y ofrece medios igualmente fáciles para la descarga y la continuación del viaje; operaciones para las que basta menos de una hora de trabajo: la locomotora da su grito de triunfo en la cabeza del tren, y á esta señal continúa el viaje. Los pasajeros no han necesitado moverse de sus asientos en el coche, y esta operación, que pareciera imposible, se ha llevado á cabo con más facilidad que la de verificar en una canoa el paso de un río dos ó tres pasajeros.

EL OHIO

Este río tiene una importancia capital en los Estados Unidos, sólo superada por el Mississippi. Su extensión, de unas 300 leguas, es un poco menor que la de nuestro Magdalena; pero la anchura de su valle es más que doble de la del nuestro, de suerte que ocupa algo más de 200,000 millas cuadradras (cerca de veinticinco mil leguas). Está dividido en partes desiguales entre los siete Estados de Pensilvania, Virginia Occidental, Ohio, Illinois, Indiana, Kentucky y Tennessee, y poblado en la actualidad por cerca de dieciséis millones de habitantes. Riegan este gran territorio, aparte del Ohio mismo, sus grandes tributarios: el Alleghanie y el Monongahela, que son sus dos brazos superiores, procedentes del norte y del sur de la gran cadena de los Apalaches; el Cumberland, el Tennessee, el Wabash, el Miami y otros de menor importancia. Como sus vertientes se encuentran en cumbres de poca elevación, su descenso es suave y sus corrientes no pasan ordinariamente de dos ó tres millas por hora. Á pesar de que el área cuyas aguas recoge es doble de la de nuestro valle magdalenense, me pareció inferior el caudal de sus aguas al de nuestro río entre Tacaloa y Barranquilla; lo que parece indicar que es mayor la precipitación de lluvia entre nosotros.

El valor territorial y mueble ó circulante de ese valle alcanzaba á doce mil quinientos millones de pesos ($ 12,500.000,000) en 1880; pero en la actualidad

debe acercarse al doble, porque la riqueza general duplica en los Estados Unidos en períodos de menos de diez años en los Estados nuevos, y en veinte años en los antiguos y densamente poblados; lo que quiere decir que los ahorros en la América del Norte equivalen anualmente á un 10 por 100 de los valores capitales. Esta acumulación inmensa se debe en no pequeña parte á la inversión incesante de capitales ingleses y holandeses en la construcción de ferrocarriles, los cuales determinan un valor muchas veces mayor en las tierras baldías que atraviesan. Como esta construcción de vías nuevas se hace á razón de tres á cinco mil leguas anualmente, se puede comprender cuánto será el aumento de valores en este solo capítulo. No menos magnitud debe tener la construcción de casas para la habitación de dos millones de habitantes con que anualmente aumenta en la actualidad la población de ese país. Calculando solamente á $ 100 por persona el gasto de habitación, ó en $ 500 el de cada familia de cinco habitantes, ese solo capital representaría 200.000,000 de pesos anuales; pero probablemente, la realidad sobrepuja este cálculo, porque en sólo la ciudad de Nueva York oscila entre $ 28 y $ 30.000,000 por año el valor de las construcciones y en Inglaterra se computa en $ 340.000,000 anuales el de las de todo el Reino; guarismo que debe ser mucho más alto en los Estados Unidos, en donde el aumento de población es cuatro ó cinco veces mayor.

Este valle es inmensamente rico en minas de carbón y de hierro, y en consecuencia lo es también en fábricas y maquinaria de toda especie; de suerte que

su producción industrial es asombrosa. Si á esos resultados se ha llegado en sólo un siglo, ¡ qué no será á la vuelta del que empezará en 1890!

$ 20,000.000,000 de riqueza para un territorio de 25,000 leguas cuadradas, dan $ 800,000 por legua cuadrada, valor que tienen entre nosotros los terrenos de las inmediaciones de Bogotá y Medellín, estimados á $ 300 la fanegada ($\frac{\text{fanegadas}}{3,600} \times \frac{\$}{300}$). Y lo tendría cada legua cuadrada plantada de árboles de café, en la que caben 3.600,000 plantas de esta fruta, ó de árboles de cacao, en que caben 1.800,000 de ellos.

La exportación de café de nuestro país alcanza á 300,000 quintales anuales, y suponiendo un consumo interior de 60,000 quintales, nuestra producción de este artículo alcanzaría á 360,000 quintales. Tomando por base un rendimiento de una libra por árbol, ese guarismo puede obtenerse de 36.000,000 de árboles, que ocupan 36,000 fanegadas ó 10 leguas cuadradas de territorio.

Si en las orillas del bajo Magdalena y de los caños de éste que desaguan en el mar, se cultivase con plataneras y naranjales, aun más productivos que los cafetales, 10 leguas cuadradas — lo que no sería un esfuerzo extraordinario para más de 100,000 habitantes que ocupan esas regiones, — nos darían una riqueza de 10.000,000 de pesos más, que pagarían en los víveres, vestidos y habitaciones de sus cultivadores valores por otros 10.000,000.

Este problema parece fácil, pero requiere condiciones difíciles de realizar en nuestro estado actual de civilización.

Requiere, en primer lugar, espíritu de equidad y justicia de parte de los propietarios de la tierra, para no exigir á los cultivadores una parte indebida y monstruosa de los valores producidos por el trabajo.

Pide seguridad para las personas y las propiedades de parte de la autoridad pública.

Necesita algún auxilio del Gobierno para mejorar las vías de transporte de los artículos así producidos y de los que necesitan consumir los trabajadores.

Exige de estos últimos moralidad y consagración al trabajo; prescindencia del uso de bebidas embriagantes; ausencia de mesas de juego; hábitos de vida de familia; placeres y descanso domésticos moderados; inteligencia y razón cultivada con la asistencia á las escuelas.

Algunos de mis lectores pondrían en primera línea educación religiosa; pero, lo digo con dolor y con toda sinceridad: la predicación religiosa que oigo y leo en este país aconseja mucho odio á los herejes ú reputados tales, aunque sean sobrios, austeros y laboriosos en su vida privada; mucho espíritu de sumisión y obediencia á los sacerdotes, pero muy poco ó nada de sumisión de la voluntad á la razón ilustrada de sí mismo,—no tanto á la razón ajena,—mucho menos de ese espíritu de amor y caridad á los demás hombres, que era el todo en la predicación del fundador del Cristianismo.

Á la verdad, no es tan difícil el progreso en la América Española. Bastó un poco de seguridad en la República Argentina, nacida simplemente con la

caída del poder arbitrario de Rosas, é instituciones liberales adoptadas después, para que al favor de sus climas salubres viniese en grandes números la inmigración extranjera y surgiese como por encanto una prosperidad prodigiosa. Con la base de alguna industria próspera en los Estados de la Costa, que ofreciese salarios altos al nacional y al inmigrante europeo, la inmigración no tardaría en subir el Magdalena á los climas sanos del interior en busca de tierras en propiedad, exención del servicio militar, é igualdad de condiciones políticas y sociales con los demás hombres. Todo lo que necesitamos acá en Colombia, aparte de libertad y seguridad, es el ejemplo de industria inteligente y de espíritu de empresa. Nuestra población tiene las cualidades necesarias para seguir el movimiento una vez iniciado.

Pasado el Ohio en Cairo, entramos en el Estado de Illinois, y siguiendo la orilla del Mississippi, á las diez y media ú once de la noche llegamos al frente de San Luis de Missouri. Teníamos pagada la cama en el *sleeping-car*, la cual cuesta $ 2-50 por noche, y habíamos empezado á dormir; creíamos haber entrado al depósito ó estación del ferrocarril y encontrarnos bajo techo en un edificio cerrado: temerosos de la dificultad de dar á esas horas con un buen hotel, resolvimos pasar la noche en el carro y dejar para el día siguiente nuestra instalación en la ciudad. Dormimos, pues, con la tranquilidad de los justos, tanto mejor cuanto que todo movimiento y ruido había cesado y teníamos de la mala noche anterior un saldo crecido

contra el sueño. Al despertar en la mañana siguiente, tiramos el cordón de la campanilla en solicitud del criado; pero en vano: nadie contestó el llamamiento. Pusimos el oído á los ruidos del salón: nada sonaba. Vestímonos aprisa, descorrimos la cortina, salimos al pasadizo, tosimos, hablamos, llamamos, gritamos: nadie respondió á nuestra voz. Pasamos revista á nuestros sacos de noche, paraguas, sombreros, etc.; todo estaba intacto. Abrimos una ventana y nos asomamos á ella: nuestro carro y otro de carga estaban solos en el centro de un gran cruce de rieles, en el fondo de un barranco algo parecido á un muladar: un hombre que pasaba nos indicó que el sirviente debía estar durmiendo en el carro vecino: llamólo, y, en efecto, de ahí salió restregándose los ojos, abrió la puerta de nuestro coche y nos dirigió al restaurante del ferrocarril, que estaba inmediato. No tuvimos tiempo para averiguar qué era lo que había pasado con nosotros: nos bastó saber que nada de nuestros efectos se había perdido y que ningún daño ni desagrado habíamos sufrido en nuestras personas. El caso, sin embargo, pudo ser peligroso.

CAPÍTULO XXVII

SAN LUIS (DE MISSOURI)

Rápido progreso de esta ciudad. — Es un tipo de ciudad moderna.— Aspecto general.— El puente sobre el Mississippi.— Condiciones que la civilización exige en las ciudades modernas.— Anchura de las calles.— Área de caserío muy amplia.—Los parques. — Influencia de las mejoras en la disminución de mortalidad. — Las cloacas. — El agua potable. — Gasto impendido en acueductos en diversas ciudades del mundo. — El piso de las calles. — El plano de las ciudades trazado con anticipación. — Los medios de locomoción. — Crédito Municipal — Deudas de las ciudades americanas. — Objetos en que se han invertido los empréstitos. — Rentas municipales.—Contribuciones directas.—Riqueza de las ciudades americanas. — Distribución de las diversas clases de población entre las diversas partes de las ciudades. — La filantropía de los americanos. — Su grande espíritu público.—Los asociaciones benévolas.—Las Iglesias de San Luis. —Los hoteles. — Los vinos americanos. — Proyectos de los comerciantes de San Luis relativos al comercio con Sur-América.

Estábamos en San Luis del Oriente *(East Saint Louis)*, es decir, en un caserío ocupado por estaciones de ferrocarriles principalmente, en la ribera izquierda ú oriental del Mississippi, todavía territorio de Illinois. En la ribera opuesta, perteneciente al de Missouri, se levanta la gran ciudad del nombre de este capítulo, una de las cinco metrópolis del gran valle de este río, y la primera en importancia des-

pués de Chicago. Situada seis leguas abajo de la boca del Missouri, domina el comercio del gran valle de este río, que se extiende por más de 70,000 leguas cuadradas, y ocupa el centro de la navegación del Mississippi, accesible á los vapores en 430 leguas desde su boca hasta San Luis, en más de 300 desde San Luis hasta las cascadas de San Antonio, arriba de Saint Paul (Minnessota), y por más de 800, remontando el Missouri desde San Luis hasta arriba de la confluencia del Yellowstone. Dista cerca de 400 leguas de Nueva Orleáns, 350 de Nueva York, 95 de Chicago y 750 de San Francisco, con todas las cuales puede comunicarse por medio de vías férreas y fluviales, excepto con San Francisco, con la que sólo puede hacerlo por ferrocarriles. Esta situación tan favorable le ha hecho dar el nombre de la *Ciudad del Gran Futuro*, y en efecto, el desarrollo de su población ha sido muy rápida.

En 1800 tenía	925	habitantes.
En 1810	1,400	—
En 1820	4,928	—
En 1830	5,852	—
En 1840	16,469	—
En 1850	74,439	—
En 1860	162,179	—
En 1870	310,963	—
En 1880	350,518	—
En 1886	506,000	—

Hoy tiene, pues, una poblacion 500 ó 600 veces mayor que al principio de este siglo, y de 1840 para

acá en un período de cuarenta y cinco años, ha multiplicado en la proporción de 1 á 30. Es, pues, una ciudad enteramente moderna : yo deseaba vivamente apreciar el cambio que en la idea de ciudad ha introducido el siglo XIX.

Hasta mediados de este siglo las grandes ciudades se componían de agrupaciones incoherentes, desordenadas, de casas de tres y cuatro pisos, en calles tortuosas y estrechas, sin ideas formadas acerca de las necesidades que imponen la vida fabril y comercial de los tiempos modernos. En consecuencia, sucias, escasas de agua potable, malsanas é incómodas en todo sentido. En París y en un pequeño número de otras ciudades había principiado apenas la apertura de calles anchas y la ornamentación de ellas con parques sembrados de árboles ; pero en lo general era muy defectuoso el servicio municipal y muy pocas las ideas relativas á las nuevas exigencias que impone la aglomeración de un gran número de habitantes y á los servicios que están llamadas á prestar como centros de distribución de la actividad industrial de los pueblos. San Luis puede presentar un tipo digno de estudio á este respecto.

Saliendo del restaurante de la estación para atravesar el Mississippi, lo primero que llama la atención es este inmenso río surcado por gran número de vapores de grandes dimensiones, de marcha elegante y airosa, coronados por el fantástico penacho de humo extendido detrás de sus altas chimeneas : barcas, botes, canoas y vehículos de todas formas se agitan en

diversas direcciones, dando al paisaje una diversidad y un movimiento encantadores. Detrás se extiende una ciudad sin término sobre tres niveles superpuestos hasta perderse de vista en los confines del horizonte; pero lo que desde luego atrae y domina la atención es el gigantesco puente de cal y canto que atraviesa el río sobre tres arcos colosales. Mide el puente propiamente dicho 700 metros, ó poco menos, que es la anchura del río; pero como fué preciso levantarlo muy alto para que diese paso á las chimeneas de los vapores y se pusiese á nivel con las calles comerciales y elegantes del interior de la ciudad, la extructura se prolonga por 300 ó 400 en el lado oriental y 800 ó 900 dentro de aquélla, en el occidental; de suerte que la extensión total es de 1,928 metros, con 25 de anchura. Los estribos y pilares centrales son de cal y canto, y el puente de hierro, con dos pisos: el inferior da paso á los trenes, los cuales penetran al interior de la ciudad por varios túneles; en el piso superior corren los ómnibus, los coches y los pasajeros de á pie y de á caballo. Seis años duró la construcción de esta obra grandiosa, en la cual se emplearon 68,000 yardas cúbicas de cal y canto, 63,130 quintales de hierro de martillo, 47,800 quintales de acero y muy cerca de $ 10.000,000 de gasto entre construcción propiamente dicha ($ 6.536,000) é intereses, comisiones é indemnizaciones. Su solidez es superior á toda prueba, y la elegancia de sus proporciones digna de la civilización de sus habitantes. La orilla del río, arriba y abajo del puente, está defendida por un dique ó camellón de tierra de grande anchura, al cual se ape-

gan los vapores y vehículos para sus operaciones de carga y descarga. Por la mitad de ese dique, y paralelos al río, corren los rieles de un ferrocarril que lo comunica con diversas partes del interior de la ciudad. Pasado el dique ó malecón, sigue una orilla de grandes almacenes en que se depositan los bultos del inmenso comercio. La vista que se disfruta desde lo alto del puente por leguas enteras arriba y abajo, compite en majestad y supera en belleza á la del Támesis en Londres, aunque quizás no tiene la artística poesía que respiran las orillas del Sena en París. El caudal imponente del río, los centenares de vapores amarrados á los muelles, que semejan inmensas tortugas gozando del sol, la actividad de los diques, en los que corren los trenes con la agilidad de poderosos cetáceos, los ómnibus, coches, carretones y pasajeros que se cruzan en todas direcciones, las calles anchas sin término, que se prolongan hacia el interior; ese espectáculo, digo, es uno de los más sorprendentes para un viajero suramericano, y en la contemplación de él se pierde el espíritu en un océano de pensamientos variados. El primero de todos, sin embargo, es el del día en que podamos contemplar escenas semejantes en nuestro país. Quizás no estará muy remoto para nuestros hijos.

Las condiciones principales que se ven realizadas en una ciudad moderna, como San Luis, son las siguientes:

A. Amplitud y comodidad de espacio para la circulación de las calles.

B. Grandes extensiones reservadas en el interior de la ciudad, plantadas de árboles y flores, provistas de grandes estanques y juegos de agua corriente, para la purificación del aire respirable.

C. Abundante provisión de agua pura en las calles, las plazas, las habitaciones y los caños de desagüe de las cloacas.

D. Cloacas de amplitud y caudal de agua suficiente para mantener en perfecto estado de aseo los desagües subterráneos.

E. Desagües profundos en todas direcciones para sanear el suelo de las habitaciones.

F. Piso sólido, limpio y poco ruidoso para el tránsito de los vehículos en las calles y plazas.

G. Mercados públicos cubiertos, bien distribuídos, mejor ordenados y vigilados por una policía especial para asegurar la provisión de víveres perfectamente sanos, pesos y medidas exactamente iguales y conocidos de todos.

H. Centros de contratación y almacenaje de los artículos que se venden por mayor, en los que día por día se dé publicidad á la oferta, la demanda y los precios corrientes.

I. Mataderos públicos y establecimientos especiales en que se asegure el aseo y las condiciones higiénicas necesarias para el expendio de efectos expuestos á rápida descomposición.

J. Organización inteligente para disponer, sin perjuicio de la salud pública, de todas las inmundicias de las habitaciones y las calles.

K. Hospitales, hospicios y lugares de provisión de socorros contra los accidentes de las calles.

L. Alumbrado nocturno de las calles y plazas.

Ll. Tránsito rápido, barato y seguro al través de las calles para los pasajeros y sus efectos.

M. Policía de protección á las mujeres, los niños, los ancianos y los inválidos.

N. Servicio contra los incendios.

Ñ. Fuerza pública organizada para atender á cualquiera emergencia de perturbación del orden ó de la seguridad general.

O. Escuelas, librerías, museos y exhibiciones públicas para la educación universal.

P. Lugares de información á los forasteros y de protección á los huérfanos y personas desvalidas.

Q. Plano de la ciudad y de sus ensanches futuros, científicamente trazado y perseverantemente seguido.

R. Cárceles para los criminales y establecimientos de corrección para los niños mal inclinados ó abandonados de sus padres.

S. Policía general encargada de hacer cumplir las prescripciones generales relativas á la seguridad, el aseo, el ornato, la salubridad y el orden públicos.

T. Vigilancia general de la moralidad y las costumbres.

U. Organización del crédito municipal á la altura de todas las necesidades y emergencias imprevistas.

V. Celebración de fiestas, conmemoraciones y exposiciones, destinadas á mantener y desarrollar el espíritu de solidaridad, fraternidad y cooperación equi-

tativa de los miembros de un mismo grupo de población.

W. Rápida comunicación del habitante con la autoridad ó la protección pública.

X. Organización de la caridad y benevolencia individual.

Y. Provisión de lugares de descanso y placer para las clases proletarias.

Z. Por último, la más difícil y esencial de todas : la buena organización de un sistema de contribuciones y de fiel inversión de ellas.

No me puedo explicar qué género de vida llevaban nuestros antepasados para poder circular, en ciudades de 200,000 á 300,000 habitantes, en calles de cuatro á diez varas de anchura, la ordinaria hasta 1830. En Londres, Nueva York, Chicago y otras, hay calles por donde pasan 18,000, 20,000 carros, ómnibus y vehículos tirados por caballos, en el curso de las diez horas de actividad en el día : horas hay en que la circulación excede de 3,000 vehículos, ó uno cada segundo, aparte de 200,000 á 500,000 pasajeros de á pie por día, que en las de la mañana y de la tarde alcanzan á guarismos de 60 y 80,000 por hora.

Las calles modernas son, pues, muy amplias — 20 metros es una anchura insuficiente en el día : 30 y 40 es la ordinaria ; en las de mucho concurso se da de 60 á 80 metros, distribuidos entre camellón central para grandes ó rápidos vehículos de ruedas, dos calles laterales para jinetes, carretones y cargadores, y dos

anchas aceras de 4 á 6 metros, enlosadas, al pie de las habitaciones y almacenes. De trecho en trecho plazas más ó menos extensas, para proporcionar desahogo y campo en donde revolver y cambiar de dirección á las grandes acumulaciones de carros y coches. En las calles y en las plazas, grandes y frondosos árboles para proteger al hombre y á los animales contra los calores del verano : aquí y allí fuentes rumorosas provistas de depósitos de agua para abrevar á los animales sedientos, y columnas huecas provistas de agua, llave para extraerla y jarros aseados para los transeúntes. Debajo de los árboles, rústicos pero cómodos asientos. Aquí estatuas, allá jardines siempre floridos. Todo barrido una ó dos veces al día, regado con bombas ó con carros de regadío para evitar en el polvo un vehículo seguro de transmisión de muchas enfermedades. De distancia en distancia parques de cuatro á cincuenta fanegadas, plantados de árboles indígenas y exóticos, flores de la más rara belleza y plantas arregladas en grupos simétricos ó en imitación de figuras animadas. Al lado de estos adornos, hileras de edificios aseados, almacenes espléndidos llenos de luz, inmensas *vitrinas* detrás de las cuales se exhiben los comestibles en suntuosos aparadores que despiertan el hambre, magníficos muebles, artículos de lujo, objetos de arte dispuestos con el mayor gusto y formando los contrastes más raros.

Esas son las grandes calles comerciales de San Luis.

Para proporcionar ese desahogo se necesita ocupar grandes áreas. La de esta ciudad se extiende sobre

7 leguas ó 64 millas cuadradas. Cinco y media leguas presenta de frente al Mississippi, y muy cerca de dos de fondo hacia el interior. Para que se forme idea de lo que es esta superficie, diré que Bogotá, con más de 100,000 habitantes, ó sea la quinta parte de la población de San Luis, no alcanza á ocupar sino 2 (ó 3 millas cuadradas, incluyendo los alrededores semi vacíos); Londres, ciudad rica en grandes parques, con una población diez veces mayor, apenas ocupa el doble (128 millas cuadradas); París, con quíntuplo número de pobladores, está reducida á menos de la mitad, pues sólo tiene poco más de 3 leguas (7,800 hectáreas). Nueva York mismo, con 1.500,000 habitantes, no se extiende á más de 3 $^1/_2$ leguas cuadradas, ó la mitad de las que necesita la *Ciudad del Gran Futuro.*

Esta gran superficie ha sido exigida no tanto por la extensión de sus parques, sino principalmente por el gran volumen de las mercancías que forman el comercio del Mississippi: maderas, ganados en pie, maíz, trigo, papas, forrajes, melazas, pescado, carbón, algodón, petróleo; en una palabra, materias primas voluminosas que piden grandes espacios para moverlas y almacenarlas. Los muelles del río exigen mucha amplitud, y las estaciones de sus numerosos ferrocarriles cubren centenares de fanegadas en todos los alrededores de la ciudad. En seguida, como lo observé ya también en Nueva Orleáns, las numerosas asociaciones para muy variados objetos ocupan grandes edificios que no forman parte del caserío habitado.

Empero, el establecimiento de grandes parques, poblados de árboles y de grandes surtidores de agua corriente en el corazón de las ciudades, es uno de los rasgos característicos de la ciudad moderna. El apiñamiento de las habitaciones y las construcciones de diez y hasta quince pisos en calles estrechas, engendra depósitos encerrados de respiración humana que vician el aire y son el vehículo más rápido de contagio en las epidemias. Éstas se propagan con suma facilidad en esos lugares, en donde adquieren una virulencia especial y causan grandes estragos. Por el contrario, esa atmósfera, fuertemente cargada de carbono, constituye un alimento especial para los vegetales, que, absorbiendo los principios expelidos por el hombre, prosperan mejor que en ninguna otra parte. De aquí la conveniencia natural de asociar la vida humana á la vida vegetal, las cuales se completan y mejoran la una por la otra. Unida la acción de este consorcio á calles anchas y rectas que no opongan obstáculo alguno á las corrientes del viento, la atmósfera de las ciudades se purifica y la salud de los habitantes gana inmensamente. Las raíces de los árboles absorben la humedad y las materias en descomposición del subsuelo, á las veces foco también de miasmas deletéreos.

El efecto de estas mejoras ha sido, no tan sólo el bien de mejor salud y disminución de la mortalidad, sino una prolongación en la vida media del hombre. Pondré muestras de la rata de mortalidad en diversas ciudades para que se juzgue mejor la influencia de esas causas.

Ciudades de mayor mortalidad (anual) por 1.000 habitantes.		Ciudades de menor mortalidad (anual) por 1.000 habitantes.	
Valparaíso.....	64.6	San Francisco.....	18.1
San Petersburgo.	51.4	Brighton (Inglaterra)	19
Habana....	45.7	San Luis.....	19.3
Riojaneiro	39.4	Chicago.	20.2
Madras..	38.8	Londres..... ...	21.2
Madrid.....	37.4	Nueva Orleáns.....	22.7
México.....	30.9	Boston.....	23.5
Viena.....	29	Nueva York.....	26.2
París.....	28.6	Liverpool.....	26.7
Berlín.....	27.6	Bogotá.....	27

He procurado poner en contraposición ciudades de población ó de circunstancias generales de clima análogas; pero como todavía pudiera decirse que en estas últimas concurren causas generales en que es difícil establecer un paralelo, pondré aquí la rata de mortalidad de una misma ciudad en diversas épocas para marcar la influencia que el mejor servicio municipal de saneamiento ha producido. — La de Londres:

En 1725 á 1750, por cada 1,000 habitantes 39.9 muertos
En 1751 á 1799, por id. id..... 38.8 —
En 1800 á 1830, por id. id..... 33.7 —
En 1840 á 1845, por id. id..... 24.5 —
En 1874 á 1878, por id. id ..... 22.8 —
En 1870 á 1881, por id. id..... 21.7 —

Se observará que las tres plazas en donde la mortalidad es menor en el anterior cuadro, son San Francisco, San Luis y Chicago, cuya fundación data de medio siglo ó menos.

Los parques públicos han sido llamados con propiedad *los pulmones de las ciudades*, pues por medio de ellos se regenera el aire que sirve para la combustión del cuerpo humano. Aparte de muchas plazas y jardines públicos, San Luis tiene doce parques, que ocupan una superficie de más de tres millas cuadradas, y de ellos los principales son: el *Forest*, con cerca de 700 fanegadas en la parte occidental de la ciudad, y cuyo terreno costó á la Municipalidad $ 849,000; *Tower Grove*, con 140 fanegadas, regalado por un distinguido filántropo, inglés de nacimiento, Mr. Henry Shaw, y en el adorno del cual ha empleado la ciudad más de $ 500,000; y *Lafayette Park*, con sólo 16 fanegadas, pero es quizás el más bello, como también es el más antiguo.

Describir la belleza de estos parques sería imposible. Bastará decir que ellos son la residencia ordinaria de los niños, los ancianos, los convalecientes, de los desgraciados y los felices; todos los cuales van á buscar allí aire puro, fresca sombra, consuelo los unos para sus penas, confidente los otros para sus secretas alegrías, en el seno amigo de la naturaleza. Nada hay comparable á la misteriosa sombra de esos parques, en los días calurosos del estío, á las emanaciones vivificantes de la vegetación, á la tranquilidad y la calma que se respiran en esos bosques; nada más delicioso, más tierno que sus noches de luna, en que el suelo reproduce las formas de las ramas y de las hojas sobre la alfombra del césped y trae en las auras el sonido distante de cantos y músicas. Yo los recuerdo ahora con placer; pero confieso que la impresión que me

producían allá no era agradable: en ninguna parte experimentaba tanta nostalgia como en esos lugares encantados que me recordaban el atraso de mi patria.

El servicio de cloacas es antiguo: los romanos lo conocieron y practicaron en Roma, pero no dejaron la tradición de ellas en los países latinos. Los pueblos sajones son los que han heredado y adelantado la construcción de ellas. Esa materia requiere estudios especiales y la formación de un plan sistemático, al que deberían estar sujetas las nuevas construcciones. En Bogotá, á pesar de facilidades especiales, carecemos del todo de una organización de este servicio, en el que innovaciones empíricas recién introducidas han mejorado las calles pero destruído los caños que conducían las aguas para dar aseo al interior de las casas. Esta es materia científica, no de arbitrariedad ignorante.

La provisión de agua potable pura y de composición adecuada para las reacciones químicas que se verifican en la digestión, es una de las primeras condiciones en todo nuevo establecimiento de hombres. Es indispensable para la salud y el aseo, y sin ella es imposible fundar una población progresista y simpática. Si no la hay inmediata, no se debe vacilar en hacer todo el gasto que sea necesario para llevarla de lejos. Mantener poblaciones sedientas, esclavas de la tarea de transportar el agua para el consumo diario desde sitio distantes, como por desgracia sucede en gran número de poblaciones en Colombia, no puede menos de engendrar hábitos de desaseo, de egoísmo y de indolencia. Si la mitad de la energía de la vida se

gasta en la sola necesidad de saciar la sed, el resto no alcanzará para ganar sino una alimentación insuficiente. Si por descuido ó ignorancia se bebe agua de mala calidad, que produce coto ó anemia ó que lleva quizás el microbio del tifus, las cualidades activas de la inteligencia y de la voluntad irán decayendo día por día, hasta parar en la extinción de la vida y el abandono completo de la localidad. Estas nociones, poco difundidas en la América Española, son populares en la del Norte, y allí nadie repara en el gasto de buenos acueductos, por muchos que sean los millones de pesos que exija, no sólo en las grandes, sino en las pequeñas poblaciones.

El esfuerzo que en satisfacción de esta necesidad han hecho los americanos del Norte, puede apreciarse en la siguiente comparación con otros pueblos más antiguos.

Ciudades.	Provisión de agua: litros por 24 horas.	Litros por habitante.	Gastos de acueductos.
Wáshington.	360.000,000	1,800	$ .....
Chicago.....	270.000,000	540	9.350,000
Búfalo.....	72.000,000	540	.....
Nueva York.	600.000,000	400	20.000,000
San Luis....	126.000,000	250	.....
París.....	400.000,000 (?)	180	10.500,000
Londres.....	650.000,000	130	60.500,000
Dublín.....	31.000,000	93	3.000,000
Manchester..	45.000,000	90	6.000,000
Liverpool....	45.000,000	90	8.300,000
Hamburgo...	22.000,000	54	850,000
Bogotá.....	3.000,000	28	Empresa particular.

El piso de las calles, plazas y paseos públicos encierra hoy un gran número de condiciones ; pero las principales son las siguientes :

Nivelación regular del plano de la ciudad, que facilite el tránsito de vehículos de ruedas y dé salida fácil á los desagües.

Solidez que evite la formación de nubes de polvo en los veranos, de fangales en los inviernos, y la des trucción de los conductos subterráneos de agua, gas y albañales al paso de los carros cargados.

Material poco sonoro para evitar los ruidos desagradables de los vehículos en las calles.

Baratura y fácil reparación.

Los materiales principalmente usados son: el Mac Adams, el empedrado, el adoquinado, la madera, el asfalto y las carrileras de hierro.

El primero de éstos es ocasionado á nubes de polvo si no se le riega con frecuencia, y á hoyos y fangales, si la reparación no es incesante. Su conservación es, pues, muy costosa.

El empedrado y el adoquinado si no se hacen con granito ó piedra muy dura, que no en todas partes se encuentra, son de poca duración, en extremo sonoros y gastan rápidamente, con vibraciones muy repetidas, los resortes y ensambles de los coches y los carros. También fatigan pronto los pies de los caballos.

El asfalto es muy suave, embota los ruidos, prolonga la duración de los vehículos y de los animales ; pero es resbaloso en los inviernos para los pasajeros de á pie, y en algunos lugares costosísimo. Se le usa mezclado con arena sobre lechos de cascajo apretado.

Los adoquines de madera, humedecidos todos los días para conservar su yuxtaposición, y regados con frecuencia con arena de río ó cascajo fino para prevenir los resbalones, empiezan á ganar la preferencia en donde quiera que los bosques están inmediatos ó la madera á bajo precio por la facilidad de los transportes, sobre todo en los paseos públicos y las calles frecuentadas por vehículos ligeros.

Sin embargo, las carrileras de hierro, destinadas al uso de tranvías movidos por fuerza animal, por el vapor, por correas subterráneas tiradas por máquinas fijas situadas fuera de las poblaciones ó por la electricidad, empiezan á generalizarse para el movimiento de pasajeros y el transporte de efectos pesados. Con el transcurso del tiempo éste será el género de locomoción universalmente adoptado para recorrer las distancias de más de un kilómetro. Se dice que la electricidad promete prestar su servicio sin ruido, humo, peligro de explosiones y sin dificultad para contener la marcha en el momento preciso, por medio de aparatos de volumen reducido. Cuando á todas esas condiciones se agregue la baratura de las pilas, no hay duda que llegará á ser de empleo universal, aun para los coches de paseo de los familias. Entre tanto los coches tirados por cables subterráneos, movidos por máquinas fijas de vapor, de dos en dos ó de tres en tres kilómetros de distancia, son lo mejor que vi en los Estados Unidos para el servicio de las calles en las ciudades nuevas del Oeste. Un cable mueve dos carros con capacidad para treinta pasajeros cada uno en una misma dirección, y en la opuesta otros dos,

sin ruido ni sacudones de ninguna clase, sin ocupar espacio con caballos ó máquinas, pudiendo subir y bajar pendientes de ocho y diez por ciento y con una velocidad general de 3 á 4 leguas por hora. Vi practicado este sistema en San Luis, Chicago y Cincinnati, y extrañé no encontrarle generalizado en Filadelfia, Nueva York y Boston, en donde, probablemente, las concesiones hechas á los tranvías de caballos sirven de obstáculo al establecimiento de otros medios de locomoción. Hay muchas líneas de ferrocarriles servidos por vapor en el interior de San Luis, en conexión con las que se dirigen á lugares distantes, pero ninguna todavía de ferrocarriles elevados, que hasta ahora parecen una especialidad de Nueva York.

Todos estos medios de locomoción en calles concurridísimas, son ocasionados á accidentes de atropello de mujeres, niños, ancianos, sordos, ciegos é inválidos, para prevenir los cuales se ha ocurrido, en Londres, al sistema costosísimo y aun desagradable de ferrocarriles subterráneos, y en Nueva York al de ferrocarriles levantados sobre pilares de hierrro á cuatro, cinco y aun diez metros de altura, que hacen oscuras, obstruyen la ventilación y suprimen la belleza de las calles. Es probable que pronto se apele al medio de construír aceras levantadas al nivel de los balcones del primer piso, con puentes para atravesar las bocas calles, dejando los carros de toda especie en el nivel inferior del suelo.

Estos grandes hormigueros humanos de 200,000, 500,000, ó uno, dos y aun cinco millones de habitantes (como Londres), se formaban antes de un modo

inconsciente, por un simple procedimiento de agregación desordenada, desarrollado por condiciones favorables para el comercio; como la de un gran río navegable al pie de valles extensos y fértiles. En ellos surgían aquí fábricas de tejidos de algodón ó de lana, allí fabricaciones de loza ó de vidrería, más allá artículos de hierro ó acero: acá producción de calzado, acullá inmensos depósitos de víveres. Todas esas producciones exigen cambios, traslaciones de grandes masas de productos de un lugar á otro, necesidad de cambiar ideas con otros hombres, movimiento incesante de éstos de unos lugares á otros, actividad febril, carreras presurosas: todo eso que se llama circulación. Para ella no podían bastar esas calles estrechas, tortuosas, incómodas en todo sentido; ni los mozos de cordel, ni el carguío en mulas ó burros, ni los carros tirados por bueyes ó caballos. Se necesita anchura en las calles, amplitud de espacios, medios mecánicos y económicos de locomoción. De aquí la transformación de las ciudades modernas, las demoliciones de barrios enteros, la organización de nuevos servicios complicadísimos, llenos de exigencias no siempre fáciles de prever.

Pero el americano del Norte parece tener la intuición de la grandeza futura, y cuando empieza la fundación de una ciudad en medio de un desierto, ya sabe que ahí vendrá á establecerse un millón de habitantes. De acuerdo con esta expectativa, traza los planos de la nueva población con una grandiosidad sorprendente, que explica la rapidez en la formación de esas ciudades estupendas.

Así, lo primero en que se ocupa la Municipalidad de

una ciudad en embrión ó de un pueblo en que se despierta la idea del porvenir, es en trazar el plano de sus futuras construcciones. Se determina en primer lugar el sitio importante, esencial, adonde afluirá por la naturaleza de las cosas la actividad manufacturera ó comercial; el desembarcadero del río ó el lugar apropiado para depósito del artículo de producción dominante, y de ahí se proyecta la línea directriz de las construcciones, de acuerdo con la nivelación natural ó artificial que se dé al terreno y con el pensamiento del ensanche futuro de la ciudad. En seguida se buscan los desagües naturales para relacionar con ellos la dirección de las cloacas, de manera que éstas tengan la mayor pendiente y la mayor profundidad posible. Se busca la orientación á propósito para recibir las corrientes de aire ó para abrigarse contra los vientos nocivos. Se traza el eje de la ciudad, es decir, la línea de prolongación que servirá de centro directivo para marcar y distinguir en orden numeral ú otro las calles paralelas y las transversales. Se designan los sitios principales de interés colectivo: los de Casa Municipal, Cortes de Justicia, Cárceles, Mercados, Mataderos, Hospitales, Casas de enfermedades contagiosas, etcétera. Sobre todo, se establece de antemano la dirección y anchura de las calles, á efecto de que las nuevas construcciones sigan con regularidad un plan que facilite el conocimiento de la ciudad y haga sencillas las comunicaciones entre sus habitantes. El centro de este plano se destina de ordinario á los negocios, transacciones é industrias diversas, incluyendo desde luego, sitios para los hoteles y lugares de alojamiento de los

forasteros : la periferia para las casas de habitación de las familias acomodadas que desean principalmente tranquilidad y aseo en sus mansiones domésticas. Así, hacia esta parte se sitúan las calles más anchas, en relación con los parques públicos, y al contrario de lo que ocurre en las ciudades antiguas, en donde los afueras son ordinariamente sucios y desordenados, en las modernas esa es la parte más suntuosa y más bella de todo el caserío.

Tal es el plano de la ciudad de San Luis. El Mississippi forma la línea que recorre la mitad de la circunferencia exterior, en seis leguas de extensión ; la otra mitad está formada por el parque de O'Fallon, los magníficos cementerios de Bellefontaine y el Calvario (destinado éste á los católicos), la avenida de la Unión, el parque Forest, y otra curva que con dos leguas de distancia se extiende desde este sitio hasta el río, en el punto en que arranca la Gran Avenida, que atraviesa todo el centro de la ciudad en cuatro leguas de extensión. Así pues, forma San Luis un óvalo de cuatro leguas de largo de norte á sur y dos de ancho de oriente á occidente.

El Mississippi está contenido por un muelle ó dique de tierra, enlosado de piedra dura en gran parte; detrás de éste sigue un ferrocarril paralelo al río en todo el frente de la ciudad, á lo largo del cual se encuentran los parques de Hyde, las obras del acueducto que levanta las aguas del río, y un poco más al interior de la ciudad, el parque de *Fair-grounds ;* en seguida los dos cementerios ya mencionados, que por su belleza, sus grandes árboles, sus jardines y monumentos,

pueden también considerarse como parques; todo esto del centro de la línea del Mississippi hacia el norte. Hacia el sur, siguiendo siempre el ferrocarril de cintura, se encuentran los parques de Lyon, Laclede y Carondelet. De oriente á occidente otra línea de ferrocarril atraviesa la ciudad desde el río hasta el parque Forest, pasando por el parque Lafayette. En el centro de ella, en el punto en que los rieles cruzan á Manchester Road, — una de las grandes calles de la ciudad, — la carrilera se bifurca hacia el noroeste, formando la cabeza de la gran línea llamada Missouri y el Pacífico. Un poco más adelante, en la avenida de Wáshington, rompe hacia el noroeste otro ferrocarril de vía angosta que conduce á los afueras de la ciudad.

De norte á sur la cortan las grandes avenidas de Broadway, Jéfferson, Compton, Grand y Kingshighway, que tienen de 2 á 4 leguas de largo. De oriente á occidente están las calles comerciales y las más ricas en famosos edificios de bancos, compañías comerciales, hoteles y establecimientos públicos. La calle del Mercado divide á la ciudad por mitad al norte y al sur, y paralelas á ésta corren á uno y otro lado las de Wáshington, Olive, Pine, Franklin, Lafayette, etcétera: calles que, por su anchura, pavimento, árboles frondosos y esplendidez de edificios, no son sobrepujadas tal vez por las de ninguna otra ciudad del mundo, y tan sólo igualadas por algunas de Wáshington, Chicago y por la 5.ª avenida en Nueva York.

La facilidad, rapidez y baratura para la comunicación entre las diferentes partes de la ciudad deja muy poco que desear. Los ferrocarriles, los tranvías, las lí-

neas de ómnibus y coches la recorren en todas direcciones, y últimamente, el Mississippi mismo es una vía económica y rápida para los artículos voluminosos ó muy pesados entre los extremos norte y sur.

La provisión de agua potable y para el aseo es inmensa, como se comprende, tratándose de una ciudad situada á orillas de uno de los más grandes ríos del mundo, cuyas aguas son, como todas las de los grandes ríos, de la mejor calidad imaginable. El depósito principal contiene constantemente 250.000,000 de litros de agua, previamente asentada para despojarla por precipitación de toda materia extraña. Esta cantidad de agua se distribuye, según las necesidades, por medio de 93 leguas de tubería de hierro en todas direcciones, en las cuales se encuentran 2,685 columnas provistas de aparatos para apagar los incendios. El consumo de agua alcanza á 86.000,000 de litros por día en los meses de invierno y hasta 140.000,000 en los de verano: el término medio es de 110.000,000 de litros por día, ó 210 litros por cabeza de población entre 500,000 habitantes.

Para llegar á esta altura de buen servicio de aguas, Bogotá debería recibir 25.000,000 de litros por día y tener en sus depósitos una cantidad de agua veinte veces mayor que la disponible en el actual acueducto. Muy lejos estamos, pues, de la meta que sería de desear, no por falta de recursos naturales, sino de trabajo para ponerlos al alcance de todos. Según los cálculos del ingeniero señor Manuel H. Peña, el *Boquerón*, el *Arzobispo*, *Fucha* y otras pequeñas corrientes

de agua que atraviesan la ciudad pudieran dar 22 millones de litros cada veinticuatro horas; pero trayendo tomas del *Chicó* y de *Tunjuelo*, á legua y media de distancia no más, esta cantidad pudiera aumentarse al quíntuplo, sin un gasto desproporcionado á la riqueza de los habitantes.

Estas obras no podrían ejecutarse, desde luego, con las rentas ordinarias, y es para estos casos para lo que se requiere fundar y conservar el crédito de una ciudad: asunto que en las ciudades europeas, pero sobre todo en las americanas, llama vivamente la atención, como uno de los rasgos de gobierno libre, sistema republicano y buena organización municipal.

La deuda pública de las ciudades y villas de más de 7,500 habitantes en los Estados Unidos ascendía en 1880 á $ 682.000,000, y había sido contraída, entre otros objetos de mejora material de las poblaciones, con los siguientes:

Provisión de agua potable.	$ 141.000,000
Apertura y pavimento de las calles . . .	86.674,000
Edificios públicos.	48.493,000
Construcción de parques y plazas. . . .	40.612,000
Mejora de puertos, ríos, muelles, canales y caídas de agua para el movimiento de máquinas.	36.224,000
Escuelas y librerías públicas	26.514,000
Construcción de puentes.	24.850,000
Construcción de cloacas.	21.370,000
Servicio de incendios	2.514,000
Objetos varios.	130.374,000

Citaré la deuda de algunas ciudades, con expresión de su población, en 1880 también:

Nueva York,	con	1.206,000	habitantes,	$ 109.425,000	de deuda.	
Filadelfia	—	847,000	—	54.223,000	—	
Brooklyn	—	566.000	—	38.040,000	—	
Chicago	—	503.000	—	12.794,000	—	
Boston	—	362.000	—	28.244,000	—	

San Luis	con	350.000	habitantes,	$ 22.847,000	de deuda.
Cincinnati	—	255.000	—	21.992,000	—
Nueva Orleáns	—	216,000	—	17.736,000	—
San Francisco	—	233.000	—	3.059,000	—

Citaré una gran ciudad casi sin deuda pública:

Baltimore, con 332,000 habitantes, $ 854,000 de deuda.

Algunas de población semejante á las de Bogotá, Medellín y Barranquilla, es decir, entre 30,000 y 100,000 habitantes:

Louisville . .	123,000	habitantes,	$ 4.840,000	de deuda
Jersey City. .	120,000	—	15.386,000	—
Albany. . . .	90,000	—	3.683,000	—
Cambribge. .	52,000	—	3.403,000	—
Charleston. .	49,000	—	4.129,000	—
Atlanta . . .	37,000	—	2.180,000	—
Savannah . .	30,000	—	3.425,000	—
Menfis. . . .	33,000	—	4.554,000	—

Y algunas semejantes á Manizales, Sogamoso, Cartagena, Cúcuta, Bucaramanga y Sincelejo, es decir, entre 8,000 y 16,000 habitantes:

Ciudades.	Habitantes	Deuda
Appleton (Wisconsin).	8,000	$ 100,000
Bangor (Maine).	16,000	2.661,000
Columbus (Georgia).	10,000	540,000
Danville (Virginia).	7,500	543,000
Houston (Tejas).	16,000	1.501,000
Middletown (Conn)	12,000	1.407,000
Salem (Alabama).	7,500	323,000

La deuda de las poblaciones ó distritos de menos de 7,500 habitantes alcanzaba á $ 42.000,000. Así, pues, la buena organización de las rentas, el buen empleo de ellas y el crédito necesario para descontar los beneficios del porvenir por medio de empréstitos, no son allí privilegios de las grandes ciudades.

Estos empréstitos han sido tomados á ratas de interés que, según el crédito de la ciudad ó villa respec-

tiva, varían desde 3 hasta 10 por 100 anual, siendo 5 y 6 por 100 la tasa ordinaria á que han sido contratadas las dos terceras partes del total. Algunas ciudades, como la de Boston, por ejemplo, sólo pagan de 3 á 4 por 100 y sus bonos tienen generalmente premio sobre la par en el mercado público.

La formación de este crédito se debe indudablemente á las costumbres de descentralización y amplios poderes municipales concedidos á los pueblos y ciudades, los cuales han estado provistos de facultades suficientes para imponer contribuciones y aplicar los productos de éstas á los objetos determinados por ellas mismas con entera libertad. Sólo eso puede explicar esa prosperidad asombrosa, esa comodidad, aseo, decencia y aun esplendor de la vida colectiva, obtenido en sólo un siglo de existencia nacional. Para llegar á un resultado igual bajo un sistema de centralización desconfiada y orgullosa, hubiera sido necesario el lapso de muchos siglos de paz, y todavía con ellos el mundo europeo está muy distante, aun en los países más afortunados, como Inglaterra, Francia y Alemania, de esa civilización universalmente difundida por todas las extremidades del territorio que se observa á primera vista en los Estados Unidos, principalmente entre las ciudades nuevas del Oeste. París, Londres, Viena, Berlín, San Petersburgo, son creaciones de la centralización europea á expensas de la prosperidad de las provincias y ciudades distantes de la capital de cada nación; pero Nueva York, Boston, Filadelfia, Chicago, San Luis, Cincinnati, San Francisco y tantas otras datan de ayer nada más y son obra de los esfuer-

zos exclusivos de sus habitantes, sin ayuda ni protección oficial.

Aparte de las rentas de los Gobiernos de los Estados, que ascendían á $ 110.000,000, las de las ciudades y distritos producían en 1880, muy poco menos de $ 300.000,000, es decir, casi tanto como las del Gobierno Federal. Para dar idea concreta de la importancia del servicio municipal en ellas, presentaré algunos datos sobre el particular, relativos á seis de las principales ciudades en el año de 1887 :

Ciudades.	Gastos.	Contribuciones directas.	Productos del ramo de aguas.	Productos del gas.	Entradas varias.
Baltimore....	$ 8.403,930	$ 4.210,112	$ 715,445	.....	$ 3.448,372
Boston.....	18.562,518	8.835,881	1.274,498	.....	8.402,139
Chicago.....	13.220,220	5.166,156	1.642,682	.....	6.411,382
Nueva York..	73.309.884	31.568,097	2.485,658	.....	39.514,312
Filadelfia....	17.633,304	11.360,785	1.903,613	$ 2.969,989	1.309,187
Atlanta.....	785,152	522,109	38,257	95,643	129,143

Como se comprenderá, parte de estas entradas y de estos desembolsos consisten en sumas tomadas á préstamo y en pagos hechos á los prestadores; pero siempre dará idea del movimiento municipal de seis ciudades, cuya población suma 4.200,000 habitantes á lo más, el hecho de que sus rentas normales pasan de $ 80.000,000, de los cuales más de $ 60.000,000 son contribuciones directas sobre los valores raíces y muebles. El término medio del gasto efectivo no baja de $ 20 anuales por cabeza de población. Las rentas municipales de San Luis no bajarán de $ 10.000,000.

Las contribuciones que forman las rentas de las ciudades son generalmente éstas :

1.ª De 1 á 1.60 por 100 sobre el avalúo de la propiedad mueble é inmueble de los habitantes : contri-

bución que, como se ve, llega en los Estados Unidos á una rata cuatro veces mayor que la acostumbrada en el Estado de Cundinamarca, en donde en más de veinte años no ha pasado de cuatro milésimos por cada cien pesos del avalúo de la propiedad raíz solamente. En los Estados Unidos, sin embargo, se cree que los avalúos, siempre muy moderados, no representan más del 40 ó 50 por 100 del valor efectivo de dichas propiedades. Sobre todo, en el cómputo y avalúo de la riqueza mueble se cree que hay, por una parte ocultaciones, y por otra avalúos muy inferiores á la realidad.

La relación entre los valores muebles é inmuebles de una ciudad es de muy difícil apreciación. Siendo cada día mayores las cosechas, mayores los productos de las fábricas, mayor el uso de artículos de comodidad y de lujo en los muebles, joyas, vestidos y efectos de uso diario; en la moneda circulante, en los signos representativos de la moneda (títulos de deuda pública, acciones de bancos, ferrocarriles, minas y compañías anónimas de todas clases), á primera vista parece que el avalúo de esta clase de propiedad (mueble) debiera aumentar considerablemente, y, sin embargo, el aumento de valor en la propiedad raíz — consistente en tierras, casas y ferrocarriles — es mucho mayor.

En los Territorios de los Estados Unidos (secciones políticas poco pobladas) el valor de la propiedad raíz sólo alcanza al 46.81 por 100 de la riqueza general del catastro, y el 53.19 por 100 restante se forma de valores mobiliarios. La tierra sin pobla-

dores vale poco ó nada, y el incremento de su valor depende del número de habitantes que deben sacar de ella su subsistencia; de suerte que con sólo el aumento de la población, aunque la tierra no reciba mejoras notables, duplica, triplica ó centuplica en avalúo. Entre tanto, en los Estados ya poblados la proporción entre el avalúo de la riqueza mueble é inmueble guarda las siguientes proporciones :

	Propiedad raíz.		Propiedad mobiliaria.	
En los Estados de Nueva Inglaterra vale . .	71.50	por 100	28.50	por 100
En los Estados centrales (Nueva York, Pensilvania, Maryland, New Jersey y Delaware), que son los más ricos y poblados . . .	86.60	—	13.40	—
En los del Sur.	70.77	—	29.23	—
En los del Oeste. . . .	74.09	—	25.91	—
Término medio de toda la Unión	77.13	—	22.87	—

2.ª En derechos de licencia ó patente para el ejercicio de diversas industrias y profesiones.

3.ª En licencias especiales para la venta de bebidas espirituosas ó fermentadas : contribución que en los últimos años, á contar de 1881 para acá, ha tomado una extensión considerabilísima y produce muchos millones de pesos.

4.ª Los ramos de aguas potables y de alumbrado de gas, en muchas ciudades servidos directamente por las Municipalidades mismas; en gran parte de ellas, según se cree, con más abundancia, economía y limpieza que en el servicio por privilegios ó contratos. Se comprende, sin embargo, que para obtener este resultado se requiere mucho interés público y Corpo-

raciones muy bien organizadas á influencia de tradiciones antiguas de libertad municipal.

5.ª Pequeñas contribuciones de carácter variado, entre ellas derechos y obvenciones especiales á los empleados públicos por los actos de su servicio; como, por ejemplo, derechos curiales, á los jueces, notarios, é inspectores de mercados y cementerios.

Sorprende á primera vista la masa enorme de valores recogidos por medio de esas contribuciones y empleada en la vida colectiva de aglomeraciones de hombres reducidos á recintos estrechos. Nueva York, por ejemplo, cuya población apenas excederá ligeramente hoy de la tercera parte de la de toda Colombia, reúne y emplea, tan sólo en su servicio municipal, sumas diez veces mayores que las del presupuesto de rentas y gastos de nuestro país, y trescientas veces mayores que las rentas de la ciudad de Bogotá, con sólo una población doce ó trece veces mayor. En otros términos, el gasto de servicio común de las habitantes de Nueva York es treinta veces mayor que el de los pobladores de Bogotá.

Esa sorpresa empieza á disminuir á medida que se considera la inmensa magnitud de los intereses acumulados allí. El avalúo de catastro de su caserío, avalúo que se considera ser de sólo la mitad del valor real ó venal, monta á $ 1,203.000,000; el de los víveres, muebles, joyas, vestidos, mercancías, animales, vehículos de transporte, acciones de bancos, títulos de deuda pública, etc. etc., no puede bajar de un 40 por 100 sobre la anterior suma, y esas dos sumas reuni-

das y aumentadas á su valor efectivo, no bajarán de 3,000.000,0000 de pesos: Tampoco bajará de la mitad de esta suma la de los valores creados anualmente con ese capital y con la poderosa industria de 1.500,000 habitantes actuales (1). De suerte que el gasto hecho en común por los neoyorkinos no pasa del 2½ por 100 de sus rentas, á tiempo que con ese pequeño desembolso se procuran satisfacciones muy importantes y economías de no poca consideración en sus gastos individuales. Entre las primeras mencionaré la seguridad personal y condiciones generales de aseo y sanidad; entre las segundas, las facilidades y baratura de locomoción al través de la ciudad, en la cual se puede recorrer una extensión de cuatro leguas, con toda comodidad, con rapidez, y al abrigo de la intemperie, por un precio de cinco centavos en los ferrocarriles elevados : servicios que, obtenidos individualmente, exigirían un gran consumo de tiempo y un gasto diez ó veinte veces mayor.

Pero no es esto sólo lo que exige la creación de ese tren, complicado y costoso en la apariencia, en la administración de las ciudades. La aglomeración de hombres crea dificultades inmensas para la vida. La alimentación de un millón de personas, por ejemplo, exige una provisión diaria de víveres de una magnitud difícil de imaginar en los pueblos pequeños ó en la vida de los campos. En estos últimos cada cual procura producir por sí mismo, y con la ayuda de los miembros de la familia, el mayor número de los ar-

(1) En 1880 era de poco más de 1.200,000; en el día se la estima en 1.650,000.

tículos de su consumo, reservándose para obtener por medio de cambios efectuados en un rato, en un solo día de la semana, en la población inmediata, unos pocos más. Pero en una gran ciudad todo necesita adquirirse por medio de compras á los productores ó traficantes, en lugares distantes á veces, y siempre con el concurso de sirvientes ó personas intermediarias. Esa necesidad individual, multiplicada por un millón de personas, da origen á una complicación extraordinaria, y exige *organización* para todos esos cambios, exigencias y movimientos. Esa organización es la tarea de los funcionarios de la ciudad, la cual requiere talentos, actividad y trabajos incesantes, pocas veces bien comprendidos, nunca completamente satisfactorios y sólo por excepción agradecidos.

La aglomeración extraordinaria hace subir el precio de las habitaciones á sumas inesperadas: obliga á la construcción de casas estrechas, con departamentos de extrema pequeñez en que falta aire respirable, y frecuentemente se hace necesaria la habitación de varias familias bajo un mismo techo, con inconvenientes y desagrados de todo género; el precio de la tierra para edificar no se mide ya por fanegadas ni aún por varas cuadradas, sino por cuartas y aún pulgadas, y llega á subir á valores de $ 100 y $ 200 por *cuarta* de suelo. Para gozar del bienestar de una habitación independiente ocupada por una sola familia, provista de patios y de algunos vegetales que alegren la vista, den sombra y purifiquen el aire, se necesita hoy el empleo de $ 500,000 á 2 ó $ 3.000,000; por consiguiente, es muy limitado el número de familias que se permiten

esa comodidad. El gran número, aprovechando las facilidades de locomoción que dan hoy los ferrocarriles, hace mansión doméstica en los campos inmediatos, á dos, cuatro y aún diez leguas de distancia, y sólo conserva en la ciudad sus almacenes, sus fábricas ó sus escritorios : viene por la mañana á sus trabajos, pasa ahí el día y vuelve á comer y dormir á su casa, en el seno de la familia durante la noche. En la ciudad quedan viviendo solamente los hombres solteros, las familias muy pobres que se reducen á los subterráneos ó los desvanes, los forasteros y la población flotante, que tiene por necesidad que vivir de cualquier modo. Ahora bien : esa clase de pobladores de las ciudades es menos pacífica, menos disciplinada, y da origen á discordias, desórdenes y aún escándalos que hacen más necesaria la intervención de la autoridad pública en el cumplimiento de la tarea de proporcionar á los hombres paz y justicia, libertad y seguridad. El servicio judicial y el de policía en las ciudades populosas tiene, pues, que ser complicado, de personal numeroso, muy bien retribuído y constantemente vigilado para prevenir sus abusos.

La dificultad de la vida en las ciudades populosas, á la par que la demanda incesantemente creciente de servicios humanos de todo género, mantiene remuneraciones para los trabajadores más altas que en los campos, y esta circunstancia atrae sin cesar nuevos y nuevos habitadores de los menos pacíficos y morales de los campos, llenos de deseos y ambiciones no siempre de fácil satisfacción; y esto engendra enjambres de gente aventurera, depósitos de mendicidad, guari-

das de prostitución y de vicios, que requieren servicios muy especiales para dispensar caridad á las víctimas de la desgracia involuntaria, para poner en el camino del trabajo á los que sin él pudieran ser una carga, ó un peligro; en fin, para tener á raya las malas pasiones inevitables en ese estado social. No es la misma cosa gobernar una sociedad compuesta de aglomeración de familias, — en quienes la disciplina de la vida doméstica y la autoridad paternal son auxiliares poderosos de la ley, — que administrar otra aglomeración de individualidades disueltas, de elementos heterogéneos, sobre quienes la voz de la autoridad pública tiene menos imperio. Esta dificultad sube de punto si, como en los Estados Unidos, una inmigración extranjera numerosa hace que esas masas individuales se compongan de extranjeros ignorantes de la lengua nacional, de los usos y costumbres del país, y frecuentemente de hombres que en el de su procedencia han vivido en antagonismo constante con instituciones opresoras, con autoridades arbitrarias ó tiránicas, hombres, por decirlo así, de naturaleza antisocial.

Esos inmigrantes necesitan auxilios en los primeros días, informes acerca del lugar en donde, de acuerdo con su industria ó sus gustos, preferirían establecerse : para todo esto se necesitan oficinas y establecimientos especiales, cuyo servicio ha contribuído poderosamente á ensanchar la inmigración y dar á las industrias interiores todos los brazos que necesitaban. En Nueva York hay inmensos establecimientos sostenidos por la Municipalidad para recibir á los inmigrantes, hospitales especiales para el cuidado de los

enfermos y oficinas numerosas encargadas de proveer á su colocación en trabajos adecuados á sus condiciones : de éstas últimas las hay también en todas las ciudades principales, especialmente en las del Oeste.

No cabe en un libro de notas ligeras, como éste, la enumeración de los variadísimos objetos que envuelve la administración municipal de pueblos nuevos. Baste decir que esa tarea es la de fundar un Nuevo Mundo, sobre bases de sociabilidad del todo distintas á las que presidieron á la de las viejas sociedades europeas. Es verdad que en muchas de éstas se reunieron los hombres buscando en la asociación más estrecha un refugio contra la tiranía de los señores feudales; pero en ese pensamiento se encontraban contrariados por la falta de apoyos en las instituciones generales del país, pues el espíritu de solidaridad aún no había surgido de entre la ruina y las tinieblas de la Edad Media. En los Estados Unidos, al contrario — desde la proclamación de la Independencia hasta la última de las instituciones, — todo respira la idea de fraternidad y de organización de las fuerzas individuales en beneficio de la colectividad. Surgía de un modo más claro en las mentes la idea de que la sociedad política tiene por objeto reemplazar la lucha salvaje por la vida entre todos los hombres con la cooperación ordenada de todos para todos, sobre bases de participación equitativa en el fondo común.

Así, no ha sido únicamente el trabajo oficial lo que ha realizado esa vida de prosperidad común entre los americanos : á ella ha contribuído poderosamente

la filantropía individual con una generosidad, una largueza, de que hay pocos ejemplos en la historia. Allí se han fundado las escuelas, los colegios; los hospitales y los hospicios; los parques y las plazas públicas; los acueductos y las fuentes públicas; las bibliotecas y los museos, — no tanto con los fondos comunes de las ciudades ó de los Estados, cuanto con las donaciones y legados de los particulares — no con sumas de generosidad meticulosa, sino con millones y millones de pesos. Frecuente ha sido el caso, en hombres consagrados á una vida de trabajo ardoroso, — olvidados en medio de las emociones de la industria y de la especulación hasta del pensamiento de fundar una familia, — legar el fruto de los sudores, de las privaciones, de las angustias de cuarenta y cincuenta años de trabajo, á la ciudad adoptiva ó al pueblo americano, refundiéndose en todo él á la muerte como en él estuvieron confundidos durante la vida. Muchos de ellos, el mayor número quizás, no ha esperado la hora suprema para desprenderse en favor de sus conciudadanos de la fortuna que fué señora de sus pensamientos, y consagrado sus últimos años á la tarea de plantear sus benéficos designios y de gozar en vida el placer del bien prestado á sus semejantes.

En San Luis, por ejemplo, entre varios establecimientos públicos debidos á la munificencia de los particulares, recuerdo haber visitado el parque de Tower-Grove, en el centro de la ciudad, con una área de 140 fanegadas, uno de los más bellos y útiles monumentos de su grandeza, cuyo valor debía alcanzar tal vez á más de $ 1.000,000, regalado por Mr. Henry Shaw,

quien lo adornó después con dos espléndidas estatuas en bronce de Humboldt y de Shakespeare, con un gasto de más de $ 100,000. El mismo Mr. Shaw ha consagrado sus últimos años á fundar, adelantar y embellecer los famosos jardines de aclimatación que llevan su nombre, en donde se encuentran todas las plantas americanas posibles y un inmenso número de árboles, flores y plantas exóticas de las cinco partes del mundo, entre ellas no pocas pertenecientes á Colombia, que es otro de los suntuosos adornos de esa ciudad de ayer. El Museo de Bellas Artes, magnífica institución — que en breve rivalizará con las más famosas de Europa, por la competencia de exquisitos regalos que todos los días le hacen los acaudalados viajeros de San Luis á su regreso de Europa, — es donación hecha á la Universidad en 1880, por Mr. Wayman Crow, en memoria de un hijo suyo muerto en 1878. El dolor de ese padre encontró consuelo en la idea de inspirar á otros ese sentimiento de ternura que el amor á lo bello produce á la vista de las poderosas creaciones de la fantasía y en asociar el dolor de sus recuerdos al placer permanente y puro de sus conciudadanos.

El número de establecimientos destinados á la educación, al descanso, á la comodidad, á la conservación de la salud, al alivio de los desgraciados, á la facilidad de las transacciones del público, es verdaderamente extraordinario en esta ciudad. Meses y aun años enteros de residencia en ella no bastarían para apreciar suficientemente los inmensos trabajos de su espíritu de fraternidad y benevolencia. El número de

sociedades de todo género, entre ellas las de asociaciones masónicas, es inmenso. Seguramente esta institución presta grandes servicios en los países nuevos; sin duda en ella se encuentra más desarrollado y cultivado el espíritu de fraternidad, de tolerancia y de solidaridad en los diversos accidentes de la vida humana que en las comunes relaciones sociales viciadas de vanidad y egoísmo; quizás se deba en gran parte á la influencia de la masonería, especialmente protectora de la familia, ese respeto por la mujer y los niños que tanto distingue á los americanos; pero el hecho es que en los Estados Unidos la masonería ocupa un espacio muy grande en las manifestaciones del espíritu de conciliación y benevolencia: fenómeno de cuyas causas no me pude dar explicación satisfactoria. Según pude juzgar por los avisos de los periódicos, pasaban de treinta las sociedades de esta especie en San Luis.

Las iglesias son muy numerosas, y San Luis es uno de los lugares que cuenta mayor número de católicos en los Estados Unidos. De 186 iglesias que levantan allí sus torres, 45 pertenecían á esta comunidad : el resto á las diversas sectas protestantes, en esta proporción :

Evangélicas	24
Presbiterianas	21
Metodistas	20
Bautistas	19
Episcopales	14
Congregacionalistas	11
Judías	6
Unitarias	3
Nueva Jerusalén	3
Diversas	20

Los hospitales y otras instituciones de caridad guardan proporción con el variado número de asociaciones de benevolencia. La municipalidad sostiene dos grandes hospitales generales, un dispensario, una casa de enajenados, una casa de pobres, una cuarentena y hospital para enfermos de viruelas, una casa de refugio, y una casa de trabajo; y el Estado de Missouri una casa para ciegos. En los tres primeros establecimientos reciben asistencia ó socorros más de 13,000 personas en cada año. En el cuarto hay constantemente más de 500 habitantes. En la casa de pobres hay asistencia para 800 huéspedes. Aparte de éstos hay 15 hospitales sostenidos por las diversas sectas cristianas y 26 casas de refugio, asilos para niños y viejos, etc., sostenidas por asociaciones benévolas.

Hay 27 hoteles de primer orden, con capacidad cada uno para desde 200 hasta 1,000 huéspedes y un sin número de *boardings*, que nosotros llamamos casas de asistencia y los españoles casas de pupilos.

El *Southern*, el *Lindell*, el *Planter's*, el *Laclede*, el *Glenmore*, son reputados como los principales, y su tarifa cobra desde $ 3 hasta 6 y aún $ 8 diarios por persona, según el piso de la casa y el espacio de los cuartos. La impresión que recibí en San Luis, así como en las demás ciudades americanas y europeas, es que en los grandes hoteles se sacrifica la comodidad al lujo y la vana ostentación; no obstante, para el recién llegado, sin relaciones, hay en éstos más seguridad que en los de segundo ó tercer orden, menos caros y bien servidos; pero á las veces peligrosos por los aventureros que los frecuentan. El lujo de los

hoteles americanos tiene muy poco de democrático; el aseo es irreprochable; el servicio de los sirvientes mejor que en los hoteles europeos; la mesa muy abundante; hay pocos extras; pero el precio de los vinos (generalmente de producción americana), que suministran con el nombre de Burdeos, Champaña, Oporto, Madera y Rhin, es enteramente judaico.

Esta aserción requiere algunos pormenores.

Cuando en un hotel americano se pide vino de California ó del Estado mismo á que pertenece la ciudad, la contestación invariable del empleado que tiene á su cargo este ramo del servicio, es que esos vinos son malos, por lo cual el hotel no los tiene : que en consecuencia sólo hay vinos europeos, de los cuales presentan una larga lista en que están expresados los precios. En lo general, pues, se pide tinto de Burdeos, Champaña — el vino favorito de los americanos — ó Jerez, por los cuales se paga desde $ 3-50 hasta $ 5 ó $ 6 la botella. En el tinto de Burdeos creía yo percibir siempre un sabor distinto, no desagradable á la verdad, pero no el mismo del vino francés. Deseoso, sin embargo, de conocer los vinos americanos, logré obtenerlos, y mi impresión es que el Zinfandel es el mismo vino que en los hoteles y restaurantes se me había vendido por Burdeos. Esta sospecha tomó cuerpo al ver en la estadística de las aduanas americanas la corta cantidad de vinos importados, que sólo da un guarismo de siete á ocho millones de galones ó menos de cincuenta millones de botellas; de suerte que, según calcula la Oficina de Estadística del Minis-

terio de Agricultura, el 85 por 100 del consumo de vinos se hace con los de fabricación americana y sólo un 15 por 100 con las de procedencia extranjera. Después oí expresar el mismo concepto á personas inteligentes, y he visto repetida la aserción en periódicos americanos bien informados.

Producen vinos en los Estados Unidos el Estado de California, que es el principal, y los de Ohio, Illinois, Missouri, Virginia Occidental y el de Pensilvania en la parte situada en el valle del Ohio. También otros, pero entiendo que en muy pequeñas cantidades. La producción total alcanza hoy á más de millón y medio de hectolitros ó más de doscientos millones de botellas. Casi todas las uvas europeas se han aclimatado, sobre todo en California, á la vez que se han obtenido variedades nuevas en extremo robustas, que han servido para salvar en Francia los viñedos atacados de la filoxera; pues los finos sarmientos de Burdeos, injertos en tronco de uva americana, han resistido perfectamente los estragos de aquel insecto.

El consumo de vinos en los Estados Unidos es todavía de poca importancia. Se calcula que no pasa de un 50 por 100 de galón, ó sea menos de cuatro botellas por cabeza de población, que hoy se computa en 65.000,000. Entre tanto, el de licores destilados se estima en 1.23 de galón, ó siete y media botellas por año y en doce y medio galones, ó sesenta y cinco botellas por persona el de cerveza.

Los mejores vinos producidos son : el Angélica, procedente de cepas españolas plantadas hace dos siglos por los jesuitas; el Zinfandel, llevado de Hun-

gría, tinto, vino ligero á propósito para la mesa; el Hock, de origen alemán de las orillas del Rhin, y el Catawba, variedad americana. Este último compite con el Champaña en buen sabor y alto *bouquet*. En San Luis probamos uno llamado Cook-imperial, que bien puede luego, cuando el uso repetido haya formado el gusto, y quizás perfeccionádose la fabricación, entrar en competencia con el Chateau-Iquem. Se nos dijo procedía de los viñedos del mismo Estado de Missouri. Es un vino exquisito, al que sólo hacen falta la consagración del tiempo y el prestigio de la moda.

Excusado es decir que en materia de periódicos, teatros, circos, carreras de caballos, regatas, restaurantes, clubs, en todos esos rasgos de la civilización moderna en las grandes ciudades, San Luis está á la altura de las mejores de Europa; pero hablaré de una de las esperanzas de porvenir que allí se alimenta.

Nueva York ha monopolizado casi el comercio exterior de los Estados Unidos hasta ahora. Más de la mitad de las exportaciones y más de las dos terceras partes de las importaciones se hacen por medio de la espléndida bahía á cuyas orillas se extiende aquella gran metrópoli. En el comercio interior Chicago, Filadelfia, Boston, San Luis, pueden disputarle la primacía; pero en el tráfico exterior el movimiento está concentrado en la boca del Hudson.

San Luis piensa ya en establecerle competencia, sobre todo en lo que se refiere al comercio con la América española.

En una de las noches que pasamos allí recibimos

inesperadamente la visita de dos caballeros americanos para quienes no teníamos carta de introducción, pero que tenían acciones en una mina que empieza á trabajarse en el Tolima, y habiendo sabido nuestra nacionalidad colombiana, creyeron que podríamos darles informes acerca de ella. Ambos habían residido largos años en países de la América española : en Cuba el uno, en México el otro; hablaban bastante el castellano y parecían profesar simpatías por la gente de nuestra raza. No pudiendo darles los informes que deseaban, pues hasta el nombre de la mina nos era desconocido, la conversación se dirigió á otros temas, entre ellos el del comercio con las Repúblicas hispanoamericanas.

« El Oeste de los Estados Unidos, nos dijeron, es la sección que produce los artículos que reciben ustedes por la vía de Nueva York. Pittsburgo construye los vapores en que navegan ustedes el Magdalena, y esa misma ciudad pudiera proveerlos de loza y vidrierías á precios tan cómodos como los de Birminghan; Chicago es el primer mercado de harinas, mantecas y carnes conservadas de todo el mundo; San Luis produce las locomotoras, los carros, los rieles y los demás artículos que necesitan ustedes para sus ferrocarriles, quizás á más barato precio que en Nueva York, Filadelfia ó Jersey City, máquinas y herramientas agrícolas, quesos, mantequilla, petróleo, galletas, vinos, cerveza, artículos de talabartería y hasta tejidos de lana, cáñamo y algodón podemos suministrarlos á los mismos ó más baratos precios que en los almacenes de Nueva York, porque aquí los producimos en escala inmensa y de primera mano. El transporte del Mississippi hasta el mar es más barato que el de los ferrocarriles hasta Nueva York. Nosotros consumimos el café, las sustancias tintóreas, los cueros, las maderas de ebanistería, y pudiéramos consumir, parte á lo menos, del tabaco que ustedes exportan. ¿Por qué no habríamos de entablar relaciones comerciales directas? Aquí no tendrían el peligro de los tiburones de Nueva York, que con sus combinaciones y sus *trincas* (1) envilecen en ocasiones el precio de

(1) *Truste pools*, asociaciones de unos pocos capitalistas formadas con el objeto de dominar artificialmente los precios del mercado para especular en esos cambios.

los artículos que ustedes exportan, ó recargan en un 10, en un 20 por 100 el de las mercancías que compran para su importación. »

— « Pero el caso es, les respondimos, que ustedes no tienen líneas de vapores á nuestros puertos; sólo en Nueva York las hay establecidas; de suerte que por necesidad indeclinable tenemos que ir allá á vender y comprar. Si á lo menos estableciesen ustedes alguna línea de vapores que partiese de Nueva Orleáns directamente á Colón, Cartagena, Sabanilla, Santamarta y Riohacha, una parte de nuestro comercio podría venir sin rodeos al valle del Mississippi; y aún así, el trasbordo en Nueva Orleáns á los vapores del río, todavía sería una dificultad grave por las comisiones, almacenajes, etc., que de ello se originarían. En Nueva Orleáns tendríamos que vender y comprar con desventaja, porque allí no hay ni la competencia de compradores ni el surtido de mercancías necesario para hacer nuestras compras. »

— « Pues ahí está principalmente el plan que nos proponemos desarrollar aquí en San Luis, nos replicaron. Aquí intentamos construír buques que puedan navegar tanto en el Mississippi como en el mar; de suerte que las mercancías que salgan de aquí vayan directamente á Barranquilla sin necesidad de trasbordo en Nueva Orleáns, y viceversa; que las que vengan de Barranquilla lleguen en el mismo vapor hasta San Luis, porque nuestro río admite buques de mar hasta esta ciudad. Más aún (agregaron): podemos construír vapores de tal naturaleza, que desde San Luis vayan directamente por las Bocas de Ceniza hasta Honda mismo, sin trasbordo en Barranquilla. Uno de nosotros ha pedido á la Oficina de Wáshington una patente de invención para esa clase de buques, y, obtenida que sea, nos ocuparemos en el establecimiento de una Compañía de navegación entre San Luis y Honda. »

Si tal cosa fuese realizada, no hay duda que sería de grande utilidad para nuestro país; pero no he vuelto á tener noticia alguna sobre el particular.

San Luis deriva su importancia especial de ser á un tiempo la ciudad más central de los Estados Unidos y del valle del Mississippi, y de ser la capital, no la política, sino comercial, del grande Estado de Missouri.

CAPÍTULO XXVIII

EL ESTADO DE MISSOURI

Territorio, población y riqueza. — Industrias principales. — Razas diversas de población. — Los dos grandes tipos de la población blanca en los Estados Unidos.

Este Estado tiene un territorio de 7,000 leguas cuadradas, situadas entre los 36 y los 40° de latitud norte. Deslinda: al norte, con el de Iowa; al oriente, con los de Illinois, Kentucky y Mississippi, de quienes lo separa el gran río; al sur, con Arkansas, y al occidente, con los de Kansas y Nebraska. De noroeste á sureste lo atraviesa el río que le presta su nombre, con un gran número de tributarios navegables, y, como al oriente lo limita el Mississippi hasta más abajo de la boca del Ohio, es el Estado de la Unión Americana que goza de más extensa navegación interior. Además, tiene en la actualidad cerca de 2,000 leguas de ferrocarriles, pues en 1882 tenía 1,500.

Empezó su organización como simple territorio en 1812 con 20,845 habitantes, y en 1820 habia subido á 66,586, de los cuales 10,000 eran esclavos. En 1821 fué admitido al rango de Estado, y su población ha seguido después la siguiente marcha :

En 1820	66,586
En 1830	140,455
En 1040	383,702
En 1850	682,044
En 1860	1.182,012
En 1870	1.721,295
En 1880	2.168,380

En la actualidad (1889) se estima que no bajará de 2.700,000.

Su riqueza mueble é inmueble se computaba:

En 1850 en. . $	137.247,000,	ó $ 201	por cabeza.
En 1860	501.214,000,	ó $ 424	—
En 1870	1,284.922,000,	ó $ 746	—
En 1880	1,562.000,000,	ó $ 720	—

De suerte que entre 1870 y 1880 el acrecentamiento de la riqueza por habitante se ha detenido, probablemente porque ya han empezado emigraciones de sus pobladores más enérgicos hacia los vecinos novísimos Estados de Kansas, Nebraska y Colorado.

Además, hay otra causa que explica esta paralización aparente del movimiento progresivo de la riqueza. Los avalúos de 1870 se hacían en papel-moneda, que tenía respecto de la moneda metálica un descuento de 25 á 30 por 100. En 1880 se hicieron ya en moneda de oro, y en esta proporción, $ 720 en 1880, equivalían á $ 900 en papel-moneda.

La producción agrícola de Missouri consiste en los siguientes artículos, según los datos y avalúos de 1886:

Artículos.	Cargas de 9 ½ @	Precio de cada una.	Producto por fanegada. Cargas.	Valor total.
Maiz	36.000,000	$ 1.24	11	$ 44,549.000
Trigo . . .	5.500,000	2.52	6 $\frac{1}{3}$	13.851,000
Avena . . .	7.644,000	1 . .	11 $\frac{3}{4}$	7.644,000
Papas	1.025,000	1.68	25	1.725,000
Tabaco (quintales) . . .	119,590	7 . .	15 quintales.	837,000
Heno (toneladas) . . .	1.464,000	7 . .	11 Toneladas	10.253,000

Con otros articulos de poca importancia, la producción *de las cosechas* en 1886 subió á $ 79.272,000, ó $ 32 por cabeza de población.

La producción pecuaria tiene por base la siguiente riqueza general:

Animales.	Número.	Precio medio de cada uno.	Valor total.
Caballos	782,104	$ 57.60	$ 45.040,000
Mulas	225,560	66.60	15.019,000
Vacas de leche . . .	737,000	20.25	14.929,000
Bueyes, toros y terneros.	1.429,000	18.24	26.077,000
Ovejas	1.087,000	1.74	1.894.000
Cerdos	3.798,000	3,96	15.043,000

Estos avalúos suman más de $ 120.000,000, y calculándoles un promedio de producción anual de sólo 33 por 100, — que en el ganado de leche, en el de lana y el cerduno asciende á más de 60 por 100, — puede estimarse en más de $ 40.000,000 la producción animal en cada año, ó $ 16 por cabeza de población.

Falta computar la producción minera, manufacturera, comercial y la de acarreo, muy importantes en

Missouri; sobre todo las dos últimas, especialmente favorecidas por la situación del territorio con respecto al resto de las poblaciones del valle. Calculándolas, se podrá venir en conocimiento de que el pueblo missuriano se acerca al término medio de producción de riqueza en los Estados Unidos, que se estima en $ 200 por cabeza de población y por año.

En capítulo anterior se ha visto ya la composición de los diversos orígenes de los habitantes de este Estado. En 1880 había en él un 10 por 100 de naturales de otros países y un 7 por 100 de raza africana. El 83 por 100 restante se componía de nativos blancos de la Unión, principalmente originarios de los Estados del Sur y del Sudoeste; circunstancia que explica las tendencias separatistas que aparecieron en él durante la guerra civil de 1861 á 1865, no obstante que el número de esclavos no alcanzaba al 6 ó 7 por 100 de la población total, y que por lo mismo no parecía que la esclavitud hubiera de ser un interés preponderante. La población extranjera (211,000) es en su mayor parte alemana, y en ella han aparecido manifestaciones de querer conservar la afiliación á su patria abandonada y evitar la fusión en la nacionalidad adoptiva; fenómeno que, después de los triunfos en la guerra con Francia en 1870 y 1871, se ha observado en todas partes entre los extranjeros de origen alemán, más dispuestos antes á incorporarse decididamente en las nuevas nacionalidades buscadas en la emigración. En Missouri pidieron que el Estado sostuviese escuelas exclusivamente destinadas al elemento alemán, en

donde se enseñase este idioma por profesores de la misma nacionalidad; pretensión que fué rechazada en el acto, como debía serlo. En las escuelas públicas americanas se enseña francés, inglés y alemán, y empieza á enseñarse el español; pero las lecciones se dan en lengua inglesa: la pretensión de escuelas exclusivas para los alemanes, traspasaba, pues, los límites de la equidad y mostraba una aspiración inaceptable á formar otra Alemania en un país independiente.

Hasta aquí habíamos atravesado territorios colonizados en su mayor parte por uno de los principales elementos de la población americana: el tipo *virginiano*; pero ahora íbamos á tropezar con otro de carácter distinto: el *yankee*.

Como se sabe, los Estados Unidos fueron ocupados por dos clases de hombres de la misma nacionalidad inglesa, pero adeptos de ideas sociales, políticas y religiosas diferentes. La región del norte, desde el río San Lorenzo hasta el Potomac, y desde la bahía de Passamaquoddy hasta la de Delaware, lo fué principalmente por esa parte de la población inglesa en quien la tiranía religiosa y política principiaba á desarrollar las ideas que condujeron á la revolución inglesa del siglo XVIII. Estos fueron los Puritanos, caracteres enérgicos, almas templadas en el fuego del amor á la libertad, en quienes el poderoso sentimiento de familia mantenía costumbres austeras, y que preferían la emigración, la vida en medio de soledades inclementes y tierras inhospitalarias recién descubiertas, á la arbitrariedad, la tiranía y la corrupción de

las costumbres implantadas en su patria por una dinastía de príncipes orgullosos y disolutos. La del sur desde la bahía de Chesapeake hasta el arranque septentrional de la península de Florida, había tenido por fundadores á hombres en quienes predominaba el espíritu de aventura, la sed de las conquistas y el pensamiento de ensanchar los límites del nombre inglés, hasta las más remotas extremidades del globo. Revolucionarios en embrión los unos, conservadores inconscientes los otros, los primeros tenían la pasión de buscarse un porvenir con el solo trabajo de sus brazos, mediante la adquisición, en propiedad, del pedazo de tierra que nunca estuvo á su alcance en la vieja Inglaterra; mientras que los segundos dominados por las costumbres de su país nativo, preferían hacer grandes adquisiciones territoriales que sólo con esclavos podían cultivar. En una y en otra parte la colonización se había limitado, durante la dominación inglesa, á la faja de tierra que se extiende desde el Atlántico hasta la cumbre de los Apalaches; pero inmediatamente después de conquistada la independencia, entre 1780 y 1790, empezó la toma de posesión de los territorios situados hacia el oeste en el valle de Mississippi y en los grandes lagos del norte. Virginia, las dos Carolinas y Georgia enviaron colonos hacia los territorios desiertos que hoy son Estados de Kentucky, Tennessee, Mississippi, Alabama, Arkansas y Luisiana, llevando también sus esclavos. Pensilvania, Nueva York, Nueva Jersey, Maryland y los seis Estados de Nueva Inglaterrra dirigieron sus pobladores á los de Ohio, Indiana, Illinois, Iowa, Michi-

gan, Wisconsin y Minnessota, para trabajarlos exclusivamente con hombres libres. Entre los territorios libres de Illinois é Iowa, al norte, y el de Arkansas, con esclavos al sur, quedaba ese gran territorio de Missouri, que entre 1810 y 1820 había empezado á poblarse, y en él apareció por primera vez el conflicto entre la esclavitud y la emancipación, en 1819 y 1820. El norte exigía ya que en los nuevos Estados sólo fuese establecido el trabajo libre: el sur protestaba contra esa libertad, contraria á la institución á que creía deber la inmensa riqueza que empezaba á obtener con la producción y exportación de algodón, entonces en todo el auge de su primera prosperidad. Ese fué el primer peligro de desintegración del gran coloso, conjurado con el compromiso de Missouri, en cuyo Estado se permitió la introducción de esclavos, pero con la condición de que en lo sucesivo éstos no podrían ser llevados á ningún territorio al norte de la línea 26°, 30' de latitud.

Dos colonizaciones muy distintas se formaron pues. Al norte del Potomac, del Ohio y del paralelo 36° 30' trabajo libre, propiedad territorial en pequeños lotes, igualdad de condiciones y tradición de ideas y costumbres procedente de los antiguos puritanos. Al sur de esas líneas, grandes propietarios, trabajo servil, masa de población blanca, pobre, comparativamente ignorante y abatida, obligada á sostener competencia con los esclavos. El primero de esos tipos, el *yankee*, estaba llamado á crecer primero en riqueza, educación é influencia política, fundada en el desarrollo democrático. El segundo podía presentar individualidades

más brillantes, hombres de Estado más distinguidos, lujo y costumbres aristocráticas á propósito para ganar la simpatía del europeo, y esa organización (más poderosa en la apariencia) que las aristocracias han mostrado tanto en los pueblos antiguos como en los modernos.

Hasta ahora sólo había visto ciudades, civilización y costumbres en que predominan las ideas y los gustos del tipo sur ó virginiano. Iba á entrar al territorio del trabajo libre y debía empezar á palpar las influencias de otras ideas sociales. Repasando el Mississippi volvimos al Estado de Illinois, el cual cruzamos en toda su extensión, de sur á norte, hasta la gran metrópoli comercial de los lagos.

CAPÍTULO XXIX

LA REINA DE LOS LAGOS

Llegada á Chicago. — Progreso rapidísimo de esta ciudad. — Sus principales producciones. — Investigación de las causas de esta rápida evolución. — Su situación comercial. — Belleza de sus calles. — La Avenida Michigán. — La grande avenida circular. — Una representación en el teatro Mc-Vicker. — El *Wild-West* y el Circo romano. — Los *Stock-Yards*. — Las *Packing Houses*. — La división del trabajo. — El trigo. — Cobden y la Liga. — El libre cambio. — Influencia de los trabajos de Cobden en el progreso de América y en la evolución política de Europa. — Los ferrocarriles y Chicago. — Ideas retrógradas dominantes en los Estados Unidos con relación al libre cambio. — Riqueza enorme de Chicago. — Los clubs, los Bancos y el espíritu de asociación. — El incendio de 1871.

Poco diré de lo que se ve desde el ferrocarril. ¡ Es tan poco lo que puede verse en esa carrera desenfrenada ! Campos mejor cultivados, pequeñas casas campestres rodeadas de árboles, blancas y de aspecto aseado. Aquí trigo, allá maíz, más lejos avena, de vez en cuando trébol, hasta los confines del horizonte; en las líneas divisorias de las propiedades hileras de *arces*, árbol cuya savia evaporada da al condensarse un dulce exactamente igual en la forma, el color y el sabor á nuestra panela, y cuya producción se cuenta por millones de arrobas en los Estados del norte de la

Unión (1). Ausencia completa de montañas; por todas partes praderas onduladas semejantes á las olas de un mar repentinamente petrificado; de trecho en trecho divisábamos la flecha aguda de los campanarios de las iglesias de las aldeas; pero la rapidez del tren y la nivelación del terreno constantemente igual no nos daban tiempo de observar bien la apariencia de éstos. En los caminos toda la gente circulaba en coches y carros tirados por caballos: nada de jinetes y muy poco de gente á pie. Por la tarde empezó á menudear el número de locomotoras que veíamos pasar á lo lejos, al norte, al sur, al oriente, al occidente, y también cruzábamos ya con frecuencia los rieles de otras líneas. Luego alcanzamos á ver á nuestra derecha los reflejos de un mar; las velas blancas de los botes pescadores, semejantes á bandadas de gaviotas, y la cabellera flotante de humo de los vapores, aparecieron en lontananza; á nuestro frente el horizonte se cubría de nubes de humo espeso que brotaban de altas chimeneas; entramos en un campo cubierto en una grande extensión de rieles extendidos en un gran número de paralelas. Estábamos en Chicago. Tumulto inmenso en la estación. Atentos á nuestros baúles y maletas en medio de esa multitud, ya no volvimos á ver nada hasta que no nos detuvimos á la puerta del hotel *Sherman*.

Chicago es uno de los milagros realizados por los americanos en el siglo XIX. Su localidad se reducía á una llanura pantanosa en el costado sudoeste del lago Michigán, atravesada por un pequeño río que

(1) 1.600,000 arrobas en 1885.

allí descargaba sus aguas. Una ó dos chozas de cazadores y un fuerte de poca importancia construído por el Gobierno para vigilar á los indios, constituían todo su caserío. En 1835, un señor Beaubien compró en $ 94-61 todo el terreno en que está edificada hoy la ciudad, lo dividió en lotes y ofreció algunos de ellos en la bolsa de Nueva York; hecho que Michel Chevalier menciona en sus célebres *Cartas sobre la América del Norte*, publicadas en 1836. En un pleito que se siguió, el título de Beaubien á la propiedad de esas tierras fué declarado nulo, y los proyectos de éste vinieron al suelo. En 1837, sin embargo, principió la construcción de la ciudad.

En 1830 habitaban allí. .	70	habitantes.
En 1840..	4,853	—
En 1850..	29,900	—
En 1860..	112,000	—
En 1870..	298,000	—
En 1880..	503,000	—
En 1890..	1.087,000	—

La actividad industrial de sus habitantes había crecido en proporciones todavía mayores. Esa ciudad había asumido la posición de centro principal de negociación y distribución de la inmensa riqueza agrícola y manufacturera de todo el gran Oeste. Tres fueron en el origen los ramos de producción que allí tomaron asiento.

A. La matanza de cerdos y la preparación en grande escala de las carnes y mantecas de este animal para distribuírlas á los consumidores de Europa, de toda América y aun de Asia: las carnes secas ó coci-

das, los jamones, los salchichones y embutidos de todas clases; el tocino en su estado primitivo y la manteca conservada en potes de lata.

La matanza de ganado vacuno y lanar, y la preparación adecuada de sus carnes para conservarlas por largo tiempo y exportarlas á diversos países.

B. La negociación de cereales, principalmente trigo y harina, para exportarlos á todo el mundo ó dirigirlos á los mercados del interior.

C. El acopio y distribución de maderas cortadas en los inmensos bosques de pinos y robles que se extienden á lo largo de las primeras vertientes del Mississippi y del Missouri y alrededor de los cinco grandes lagos del Norte.

La matanza de cerdos y preparación y empaque de sus productos estaba concentrada en Cincinnati hasta 1850, lo que había valido á esta simpática ciudad, llamada por unos *La Reina del Oeste*, el menos poético nombre de *Porcópolis;* en 1854, sin embargo, ya Chicago llegó á matar y empacar:

En 1854.	52,800	cerdos.
En 1850.	151,000	—
En 1871 (año del grande incendio).	919,900	—
En 1881.	5.752,000	—
En 1886.	8.000,000	—
La de ganado vacuno ascendió en 1863 á.	70,086	cabezas.
En 1885.	1.319,000	—
En 1886 alcanzó á.	1.500,000	—
La de carneros había subido en 1886 á.	2.000,000	—

Los embarques de trigos y harinas para otras plazas, habian principiado en 1853 con cargas de 10 arrobas.	19
Subieron en 1870 á.	13.500,000
Y en 1883 á..	35.430,064!

La madera acopiada en los almacenes de Chicago, para despachar y vender á todo el mundo fué, en 1853, de:

Pies cúbicos en vigas, cercos, chaflones, etc..	202.101,000
Y en tablas (número).	93.483,000
Subió en 1885: en vigas, cercos, etc., pies cúbicos.	1,744.892,000
En tablas (número de tablas). . .	795.248,000

Al lado de estos artículos surgieron otros muchos: sal, carbón mineral, cueros de res, de ovejas y de cerdos, lana, minerales de hierro y de cobre, mercancías extranjeras y nacionales, etc. Las transacciones comerciales, excluyendo el valor de los objetos destinados al consumo propio de la ciudad, montaban á $ 20.000,000 en 1850, á $ 97.000,000 en 1860, á $ 377.000,000 en 1870, á $ 900.000,000 en 1880, y á $ 1,050.000,000 en 1883. Es decir, el comercio interior de esa sola ciudad montaba á una suma apenas inferior en un 25 por 100 á todo el comercio exterior, exportaciones é importaciones reunidas, de toda la Unión.

Su riqueza es tan grande, que al visitarla no se sorprende uno al saber que se está trabajando para rodear el caserío con una espléndida avenida sembrada de árboles, de 10 leguas de largo en toda la circunferencia exterior.

Á la vista de esa prosperidad maravillosa la mente se recoge para investigar las causas que la han producido, y separar lo que es obra espontánea de la naturaleza, de lo que es resultado de las instituciones sociales, de agencias al alcance de la voluntad humana.

Lo primero que involuntariamente viene á la memoria es la acción de los ferrocarriles y de la inmigración extranjera; pero recapacitando un poco se cae en la cuenta de que el desarrollo anormal, prodigioso, de los Estados Unidos, no había sido menor, proporcionalmente, en los primeros cuarenta años de la independencia (de 1790 á 1830) — época en que no había ferrocarriles y la inmigración era insignificante,— que en los cuarenta siguientes (de 1830 á 1870), y se comprende que tanto los ferrocarriles como la inmigración extranjera han sido efecto más bien que causa de esa prosperidad.

Si se busca el origen en la fertilidad del suelo y en la localidad favorable al comercio de esa región, basta ver que en España, por ejemplo, el suelo y el clima de Andalucía no son menos fértiles ni menos adecuados al trabajo y la felicidad del hombre; tanto que ahora ocho ó nueve siglos brotó también en esa región una de las más extraordinarias fulguraciones de civilización, riqueza y poderío que conserva la historia. Córdoba y Sevilla, en efecto, no sólo no cedía, sino que tal vez sobrepujaban á Chicago, Boston y Nueva York en los tiempos modernos. ¿Por qué Andalucía no es hoy una de las más ricas y civilizadas mansiones del globo? — ¿Por qué hay tanta distancia entre la riqueza de Chicago y la de Nueva Orleáns, siendo esta

última quizás la que cuenta á su rededor tierras más fértiles y en su situación, sin igual para el comercio, las mejores condiciones de toda la América?

Chicago no tiene, como San Francisco ó como las ciudades de Australia, la vecindad de ricas minas de oro y plata; no ha recibido, como recibía Roma ahora veinte siglos, los despojos de cien países conquistados; no está, como Londres y París, en el centro de la civilización y riqueza del mundo: fué fundada, al contrario, á 300 leguas del mar, en el centro de lo que, al tiempo de su fundación era un desierto inhospitalario. Destruída por el fuego en 1871 y 1874, se levantó de entre sus cenizas y continuó con pasos de gigante su carrera. Todo lo que puede decirse es que en su localidad concurrían condiciones adecuadas á lo que la evolución social de los tiempos modernos pide para realizar el progreso: tierras fértiles al alcance de todos los hombres; libertad religiosa y política; facilidades naturales para la locomoción económica; ausencia de trabas y ligaduras creadas por las instituciones y costumbres de lo pasado al desenvolvimiento de las fuerzas del hombre civilizado. En una palabra: naturaleza primitiva y pueblo ya formado por la adversidad á la lucha contra los obstáculos. Si el hombre ya maduro por los años pudiese volver á la primera juventud con todo un caudal de experiencia, ¡ cuánto no sería capaz de realizar en esa segunda vida que todos querríamos poder volver á vivir ! Algo semejante ha sucedido en Chicago y en toda esa región del Oeste y Noroeste de los Estados Unidos. Pobló esas llanuras espléndidas, no el salvaje ignorante, sino el hombre

ya civilizado; gobernó la emigración de esos nuevos israelitas la libertad inteligente, no el brazo de hierro de Moisés, inspirado por el demonio de la intolerancia; sembró semillas fecundas en el suelo fértil, no sembró de sal las ruinas humeantes de las ciudades destruídas; levantó altares, no al Dios de los Ejércitos ni á la Divinidad exclusiva de Abraham, Isaac y Jacob, sino al Omnipotente, que cubre con su manto á todas las criaturas y mira con ternura especial á los débiles y á los afligidos.

La *Reina de los Lagos* tiene en efecto una situación admirable. Encima de las primeras vertientes del Mississippi y del Missouri se extienden en medio de una vasta llanura, en la mitad del ancho continente, cinco grandes lagos, cinco mares de agua dulce. El Superior y el Michigán, con 130 y 100 leguas de largo y 40 y 20 de ancho, respectivamente; el Erie y el Huron con 90 y 80 de largo y 16 y 30 de ancho; el Ontario, en fin, con 60 de largo y 13 de ancho: todos ellos con profundidad de 50 hasta 300 metros, rodeados de inmensos bosques de excelentes maderas, comunicados, ó fácilmente comunicables entre sí, por canales naturales y artificiales. La altura que los separa de los ríos tributarios al Mississippi es tan pequeña, que con gastos comparativamente reducidos han podido comunicar los lagos con el río, por canales de pocas esclusas; de suerte que Chicago, recibiendo sus aguas potables del lago Michigán, ha podido arrojar las sucias de sus cloacas al golfo de México, por medio del Canal de Illinois y Michigán. La salida natural de estos lagos es el río San Lorenzo, por el cual los buques cargados

en Chicago pueden seguir viaje hasta Liverpool; el Canal de Erie los pone en contacto fluvial con el Hudson y la ciudad de Nueva York; el de Illinois y Michigán con el Mississippi, y 10,000 leguas de ferrocarriles en todas direcciones con todos los extremos de la Unión.

Situada en la extremidad Norte del Estado de Illinois tiene al norte los lagos y los Estados de Michigán, Wisconsin y Minnessota; al oriente, los de Indiana y Ohio; al occidente, el de Iowa, y al sur, los de Kentucky y Missouri. Es decir, ocupa el centro de un territorio homogéneo y compacto poblado por más de 16.000,000 de habitantes.

Excusado es decir que en punto á iglesias, hoteles, bancos, clubs, estaciones de ferrocarriles, hospitales, hospicios y establecimientos de caridad, escuelas y colegios, teatros y parques públicos, calles y plazas, está á la altura de las primeras ciudades del mundo. En materia de calles, daré idea de una sola, de la Avenida Michigán, que no es la mejor, sino aquélla de que conservo recuerdo más distinto, por haberla atravesado mayor número de veces.

Empieza en el Parque del Lago, al cual da vista cerca del monumento levantado á la memoria del distinguido orador y hombre de Estado Stephen A. Douglas, muerto en 1862, y, extendiéndose paralela al lago, termina en la calle de Jackson, vecina al Parque del mismo nombre,—el más extenso de los muchos que encierran la ciudad,—en una prolongación de más de una legua. Se compone de una carretera, de 30 me-

tros de anchura, macadamizada á trechos y á trechos cubierta con adoquines de madera. Á cada lado se extiende una faja de 15 metros de césped, con doble hilera de frondosos árboles, olmos casi todos. Al costado de esta faja de verdura va la acera ó enlosado de grandes piedras labradas, que es el camino de la gente de á pie, y tiene no menos de 8 metros de espacio. Luego empiezan los jardines de las habitaciones, protegidos por elegantes enrejados de hierro sostenidos á trechos por columnas de piedra labrada coronadas por faroles de gas. En partes sólo hay edificios de un lado, y en el opuesto va la playa del lago; pero toda la parte edificada se compone de casas de uno ó dos pisos altos, rodeadas de un parquecito plantado de árboles, enredaderas y flores escogidas, siempre con un juego de aguas fresco y gracioso en el centro.

En las grandes ciudades europeas fatiga la vista en las calles la monotonía general de las construcciones, casi todas casas de cuatro, cinco ó seis pisos de arquitectura uniforme. En la Avenida Michigán, así como en otras calles modernas de las ciudades del Norte-América, casi no hay dos casas iguales: la una figura un castillo gótico con torres cuadradas coronadas de almenas; la siguiente es una casa morisca sostenida por columnas delgadas entre puertas y ventanas ojivales; la tercera es un *chalet* suizo; luego un palacio italiano del renacimiento; ésta termina en azotea; aquélla en un techo á la Mansard; esa otra en un tejado de alas tendidas. Aquí, granito rojo; allá, piedra verde; más lejos, mármol blanco; luego ladrillo de diversos colo-

res. Una casa semejaba montes cónicos de piedra redonda, lisa, acabada de sacar del lecho de un torrente: dentro de esos montes se abrían espléndidos departamentos llenos de gusto y elegancia en sus muebles y adornos interiores. En algunos de los jardines del frente un pequeño lago ostenta cisnes, patos y diversas aves acuáticas: grandes pajareras de alambre entre las ramas encerraban aves de canto ó de pluma; de tronco á tronco de los árboles colgaban hamacas en que se mecían niños alegres, ó leían reposadamente la última novela de Daudet ó de Palacio Valdés, traducidas al inglés, bellas y elegantes señoritas. Parecía eso una ciudad encantada, y esperaba uno ver aparecer de repente la reina de las hadas en medio de un cortejo de ninfas coronadas de flores. De mí, puedo decir que no vi en ninguna de las ciudades de Europa que me ha sido dado visitar, nada comparable á estas calles. ¡Considérese lo que será esa ciudad cuando, concluída la ejecución de los proyectos actuales, se extienda á su rededor una línea circular de diez leguas de avenidas iguales ó superiores á la Michigán!

Llegamos á ella con las últimas luces del día, y, á pesar de la fatiga de diez horas de viaje, nos era preciso aprovechar los instantes para ver todo lo que fuese posible en el corto espacio de tiempo que podíamos conceder á cada una de estas grandes metrópolis. Así pues, después de comer salimos á la calle y entramos al primer teatro que encontramos abierto.

Los teatros, las calles principales, los mercados, los paseos públicos, las iglesias y los barrios habitados por la clase pobre, son los lugares adonde naturalmente debe dirigirse de preferencia el viajero que desea formarse una idea ligera de la manera de ser de una población. En los teatros, sobre todo, la observación es doble, porque se ve el aspecto de la gente en sus diferentes clases:—el público general en el patio; la gente acomodada, en los palcos de las primeras filas; las familias de la clase media en los palcos superiores, y la más inferior en las bohardillas ó último piso, llamado en España Paraíso y entre nosotros *Gallinero:*—y al propio tiempo la representación sugiere casi siempre la clase de ideas dominantes, algo sobre la naturaleza de las costumbres, pasiones, vicios, ridiculeces y manera de ser general de la sociedad. El autor dramático, aunque quiera exhibir las costumbres y los hechos de otros países y otros tiempos, inconscientemente tiene que inspirarse en las ideas, caracteres y costumbres que tiene á la vista, por más esfuerzo que haga su imaginación para recomponer en la mente escenas y personajes distintos. Ya en Nueva Orleáns y San Luis habíamos visto el teatro y empezado á formar concepto de la sociedad americana por la clase particular de escenas allí representadas; pero teníamos á pechos verlo en Chicago, ciudad que juzgábamos más americana que ninguna otra, excepto Boston y Filadelfia, que parecen ser los dos tipos más completos de esa sociedad.

Acertó á ser Mc. Vicker, uno de los mejores, si no es el mejor de Chicago, el que nos tocó visitar,

y se representaba *Los Turistas* (1), ó viajeros por placer.

Éranse dos viajeros ingleses que pasaban los meses de verano en los Estados Unidos, recorriendo el país por los ferrocarriles, con disposición á encontrar de preferencia los lados ridículos ó desagradables de la sociedad americana. Uno de ellos era un elegante de profesión, truhán por carácter, bastante inclinado al brandy y al champaña, y deseoso de burlarse de los americanos en todo lo posible. Su compañero era un joven estudioso, *pipiciego,* y, por consiguiente, moderado y aun tímido, á quien su socio calavera hacía caer con frecuencia en lances ridículos y á las veces harto desagradables; pero siempre dando por resultado la superioridad del carácter inglés sobre el americano. Entiendo que la pieza era escrita por un inglés, pero amoldada á los gustos del teatro americano.

En el primer acto los viajeros llegan á un sitio de veraneo, en donde se encuentran en medio de la vida fácil y alegre de las familias que salen en busca de desahogo y de placeres campestres. La escena muestra el carácter poco cuidadoso de los padres, las disposiciones amatorias de las madres, á pesar de sus años, y la coquetería poco escrupulosa de las niñas, las cuales, poco más ó menos, andan siempre en cacería nada tímida de maridos, ó á lo menos de candidatos á tales colocaciones. Estos por su parte no escasean, pero los ingleses saben siempre llevarse la preferencia por sus

(1) El Diccionario de la Academia no trae esta palabra, necesaria en el día para calificar una clase de viajeros que busca por placer impresiones rápidas en los países que recorre.

modales aristocráticos, que las americanas estiman en mucho y procuran imitar con monerías que provocan la risa más contenta de los insulares. En concepto de las americanas, los viajeros desconocidos son duques y marqueses disfrazados, y sus extravagancias inspiran alta idea de su riqueza y posición.

En el segundo acto la escena se traslada á un coche de camas *(sleeping-car)* de un tren de ferrocarril durante la noche. El sirviente negro que asiste en el coche es objeto de todas las burlas, las cuales trata de devolver con cierta torpeza maliciosa que despierta en el auditorio la más gozosa hilaridad. Un ladrón atrevido que se introduce en el coche, revólver en mano saquea impunemente á los pasajeros desarmados y llenos de terror, y cuando uno de ellos quiere hacer resistencia, el Recaudador de peajes, como aquél se intitula, fríamente lo despacha con uno de sus tiros, y arroja el cuerpo, muerto ó tan sólo herido, por la portezuela : precedente que hace fácil la continuación de su tarea y que no despierta ningún asombro especial entre los demás pasajeros, á quienes se supone acostrumbrados á estos lances. El ladrón se escapa luego tranquilamente, y las señoras, que, en extremo asustadas, salen de sus lechos en traje enteramente matinal, provocan el deseo de nuevas aventuras en el duque inglés, el cual se presenta algo ligeramente cubierto á dar protección á las damas adoloridas. Los pasajeros ya no pueden dormir, falta mucho aún para la vuelta de la luz y se trata de organizar algo en qué pasar el resto de la noche : el conductor del tren y el negro sirviente empiezan á cantar; éste

las canciones de los de su raza, con acompañamiento de vihuela; el otro canciones populares de diversos países, con acompañamiento de baile y castañetas á las veces. Canta en francés, alemán, sueco, español y polaco, caracterizando admirablemente estos diversos pueblos. No dejaré de confesar que esta parte de la representación me pareció una de las más extraordinarias, y francamente diré que de las más agradables.

En otros teatros vi una particularidad que me llamó la atención. Al lado de las escenas de la comedia algún actor favorito del público acompañaba con muecas grotescas el juego de los actores; lo que no sólo no distraía de la trama á los espectadores, sino que provocaba en la generalidad del auditorio las más francas risotadas. Se comprende que un pueblo tan laborioso como el americano no encuentra placer en los dramas ó comedias complicadas ó que requieren grande esfuerzo de atención para percibir sus bellezas, sino en gracias naturales de fácil percepción, que despiertan buen humor y preparan al sueño. Mal negocio sería interesarse en un orden de ideas distinto de las del trabajo diario, ó dormir bajo la penosa impresión de un drama terrífico, ó de pasiones violentas, de esas que hacen insufrible el trabajo y aun poco codiciable el dinero.

Las piezas representadas generalmente en los teatros, según tuvo ocasión de confirmar después mi observación, carecen de trama, de desenlace y de estudio seguido de alguno de los problemas sociales: son más bien escenas ó cuadros sueltos, ligeros, encaminados á hacer reir y desarrugar las frentes oscurecidas por

las preocupaciones de la especulación. Tendencia de la literatura, por lo demás, que no es exclusiva del pueblo americano, pues en la novela francesa y la española modernas puede observarse en el día igual cosa: cuadros sueltos de las costumbres populares contemporáneas, débilmente ligados por una trama insignificante destinada á conservar un pequeño resto de unidad entre las diversas escenas. Trabajo de imitación del natural más que de creaciones ideales de la fantasia.

La parte exterior de la representación, el edificio del teatro y sus adornos, sí, magníficos. Al de McVicker se penetra por un espacioso vestíbulo (abrigado contra los cambios repentinos de la temperatura) á amplios corredores bien alumbrados, provistos de grandes y hermosas salas de desahogo. El patio y el escenario iluminados con luz eléctrica oculta cuidadosamente para evitar la ofuscación que suele producir á los ojos no acostumbrados á ella; admirablemente ventilados por aparato colocado en el cielo raso, que distribuye aire artificialmente calentado en invierno y refrescado en el verano. El edificio tiene capacidad para unas 2,000 personas, á lo más; está aislado de las habitaciones contiguas para prevenir los riesgos de incendio, y para el caso de ocurrir éste, está provisto, según se nos informó, de más de veinte salidas en distintas direcciones, á favor del aislamiento de sus paredes exteriores.

Para la mañana del siguiente día estaba anunciada una de esas funciones en que, á imitación del circo

romano de los tiempos del Imperio, se representan las costumbres semi-salvajes de la ocupación primitiva de las soledades del Oeste : escenas del *Wild-West*, como allá se dice, del famoso empresario Forepaugh, y á ella resolvimos asistir, como espectáculo más concurrido por las diversas clases de la población.

En el centro de un grande espacio cercado de tablas se levantaba un circo del mismo material, compuesto de diez ó doce órdenes de gradería circular, que dejaba encerrado un patio de unos 100 metros de largo por 50 ó 60 de ancho. Podían tomar cómodo asiento de 12 á 15,000 espectadores, y estaba perfectamente lleno de señoras, hombres, niños y personas de toda condición, ricos y pobres. En el programa de la función estaba anunciada como pieza inaugural *La entrada triunfal de Vespasiano en Roma.*

El espectáculo empezó, pues por una procesión imponente de soldados romanos, elefantes armados de altas torres, sobre cuyas almenas asomaban las picas de los guerreros; camellos, dromedarios, carros de construcciones diversas, prisioneros de distintas naciones, y en medio de una guardia de amazonas, un gran carro tirado por caballos blancos conduce á Vespasiano con todas sus insignias imperiales; en seguida un gran séquito de jinetes con vestidos y arreos de los diversos países sometidos á Roma, iberos, numidas, galos, egipcios y asiáticos de diversas procedencias. La idea de la superioridad de Roma sobre el mundo entonces conocido se conoce que empieza á perseguir el cerebro americano con sus visiones de grandeza futura. Y en efecto, para completar la seme-

janza de esta fiesta romana, fuera del circo sigue una gran galería llena de leones, tigres, panteras, cebras, hipopótamos, rinocerontes, jirafas, boas y animales raros de todas partes del mundo: al sonido de las trompetas y á las aclamaciones de la masa inmensa de espectadores se oye responder el rugido de los leones y el sordo ronquido de los tigres.

Des portes tout à coup les gonds d'acier gémissent.
La foule entre en froissant les grilles qui frémissent.
Les panthères dans l'ombre ont tressailli d'effroi,
Et poussant mille cris qu'un long bruit accompagne,
Comme un fleuve épandu de montagne en montagne,
De degrés en degrés roule le peuple-roi.

(VÍCTOR HUGO, *Le chant du cirque*).

Siguen luchas de gladiadores, exhibiciones de fuerza y agilidad, carreras en el circo, pruebas de equitación, de destreza en el tiro de carabina y pistola, combates simulados entre los indios de la frontera de Tejas y Nuevo Méjico con la caballería americana, y los vaqueros (*Cow-boys*) de esa región; celàdas, sorpresas, ataques al correo y á los trenes de los ferrocarriles, etc., que forman por el número de personas, la exactitud de los vestidos, la destreza de los ejecutantes, la variedad y finura de los caballos, un espectáculo raro y grandioso. Era casi el circo romano, con dos diferencias enormes: faltaba el Emperador y no había mártires.

Tampoco se veían lictores, ni pretorianos, ni senadores vestidos de augustas laticlavias: había perfecta ausencia de augures, y los sacerdotes de Cibeles no tenían para qué entrometerse en los placeres del pueblo romano. Confundidos en éste andaban los galos

presenciando el espectáculo, sin temor de ser arrojados á las fieras; veíanse no pocos judíos, pero no con la cabeza inclinada,

Traînant partout une honte cachée,

sino altivos, dominadores, dueños de la situación.

La concurrencia era inmensa, como dejo dicho; pero era difícil distinguir en ella las clases sociales: todos vestidos con sencillez pero con extremo aseo: las fisonomías naturales, sin afectación alguna, no expresaban orgullo ni abatimiento. Naturalmente dominarían en el concurso las sirvientas domésticas, pero todas parecían señoras; el elemento artesano debería estar en gran número, mas á la simple vista era imposible distinguirlo, porque el vestido era igual. Un compatriota, residente por largos años en ese país, me decía que la única particularidad que había observado era que había muchos herreros y zapateros millonarios; pero esa pequeña particularidad encierra un mundo entero de diferencia entre esa y las sociedades antiguas.

El día siguiente fué empleado en una visita á los *Union Stock-yards*, ó sean los corrales de ganados unidos: establecimiento que constituye la principal riqueza de Chicago.

Fórmalo una agrupación de 3,300 corrales de ganado vacuno y de cerdos, la mayor parte de ellos cubiertos con techo de astillas, en una extensión continua de 180 fanegadas en las afueras de la ciudad, en el extremo norte de la calle de *Halsted*. Los corrales están cercados de talanqueras, exactamente como nues-

tras corralejas, y en todos ellos hay grandes canoas, llenas de agua las unas, de heno y otros alimentos las otras; de suerte que el ganado allí depositado puede comer y beber. Calles numerosas permiten el fácil acceso á todos ellos, y hay capacidad suficiente para encerrar á un tiempo 25,000 cabezas de ganado vacuno, 14,000 corderos y 150,000 marranos. Cinco pozos artesianos y un lago alimentado con agua del río de Chicago suministran la suficiente para la provisión de los animales y el aseo de los corrales, por medio de quince leguas de tubos de hierro. Treinta leguas de carrilera dan acceso á los trenes de ganados á los diversos corrales, pues este artículo llega por todos los ferrocarriles que terminan en la ciudad.

Por primera vez se mató ganado allí en el Otoño de 1832, en número de 200 novillos comprados á $ 2-75 el quintal (peso vivo) y 350 cerdos á $ 3 el quintal de igual condición, y ya en 1885 los negocios de este ramo habían subido á las siguientes proporciones:

Entradas de ganado vacuno. . .	1.905,548	cabezas.
— de marranos.	6.937,981	—
— de terneras.	58,500	—
— de corderos.	1.003,598	—
— de corderos.	19,356	—

Entre los envíos de Chicago, en el mismo año, para otras plazas, figuran:

Manteca.	2.553,760	quintales.
Carnes y embutidos	7.053,560	—
Cueros..	1.133,125	—
Lana.	494,347	—

Recorrimos todo lo que nos fué posible de esos corrales viendo los ganados de diversas calidades y procedencias : desde los magníficos bueyes de Illinois, Iowa y Missouri, de razas mejoradas, cuyos productos pasan de 50 arrobas netas de carne y de 25 á 30 de sebo cada uno; los bueyes inferiores de Kentucky, Kansas y Tennessee, hasta los más inferiores de Tejas y aun de la misma república de México, que por los ferrocarriles vienen desde 700 leguas de distancia en busca de mercado. Queríamos comparar, sobre todo, el ganado de Tejas con el nuestro del Estado de Bolívar, para juzgar si aquél podría hacer competencia ruinosa á éste en el mercado del istmo de Panamá y en el de las Antillas. Vimos, pues, muy despacio los novillos tejanos de cuatro y cinco años de edad, y no fiándonos al testimonio de nuestros ojos, pedimos informes á los vaqueros que los cuidaban acerca de la cantidad de carne y sebo que podrían rendir. Estos informes nos convencieron de la superioridad del de Bolívar, que produce de 14 á 15 arrobas de carne y 1 de sebo en el pasto natural de la sabana, mientras que el de Tejas sólo alcanza á 10 y 12 de la primera y ½ arroba del segundo. Pero debe tenerse presente que en Tejas se hace mucho esfuerzo por mejorar las crías, cruzándolas con toros de Durham y de otras razas, mientras que en Bolívar se da mucho menos atención á esta mejora : por lo cual esa superioridad puede dejar de existir algún día. Lo que sí pudimos calcular decididamente como una ventaja de naturaleza permanente, es que las sabanas de Bolívar son mejores que las de Tejas, en las que suele faltar agua en los veranos y ser excesivo

el frío de algunos inviernos, ambas causas eficientes de inferioridad y de degeneración en las crías de sabana : no en las que se forman con estabulación artificial.

Vimos también los marranos, los cuales sí son decididamente superiores á los nuestros, y comparados con el precio de los que se venden en el mercado de La Mesa, mucho más baratos. El precio medio de animales de 2 arrobas de carne y á lo menos otras 2 de manteca, oscila apenas entre $ 6 y $ 8. Marranos de esa calidad tienen en La Mesa un precio medio de $ 16 á $ 20 : lo que explica la diferencia entre 5 centavos que vale en Chicago la libra de manteca y de 30 ó 40 centavos que, en la actualidad, cuesta en Bogotá.

De los corrales pasamos á las casas de preparación (*Packing-houses*). Como no habíamos llevado á Chicago una sola carta de introducción, y no conocíamos á nadie, preguntamos á la primera persona de cara inteligente y desocupada que encontramos, cómo pudiéramos hacer esa visita. Era un muchacho, á quien resultó faltarle una pierna y andaba en muletas, la persona á quien nos dirigimos : con una agilidad que no sospechábamos pasó por encima de la talanquera, nos sacó á la calle, y echando á caminar muy aprisa, nos dijo que lo siguiéramos porque en viendo, nos informó, que éramos extranjeros y americanos del Sur, no nos pondrían obstáculo alguno. Así fué : el muchacho nos introdujo al superintendente ó administrador de una de esas casas, quien nos recibió con mucha cortesía, y excusándose de que sus ocupaciones del momento no le permitiesen acompañarnos, llamó á un

dependiente y le encargó nos mostrase todo lo que quisiésemos ver.

Empezamos, pues, por el principio, en una carnicería de marranos : por el lugar en que estos animales entran al establecimiento. Es una callejuela angosta en plano inclinado hecha de tablas, de abajo arriba, por donde, desde el desembarcadero del tren, sube un torrente de cerdos hasta el umbral de la puerta fatal. Llegan á dos en fondo hasta la puerta, en donde dos hombres emboscados y provistos de un gran tercio de lazos cortos de fique, echan una lazada á las piernas traseras y cuelgan el lazo de un gancho pendiente de una cadena movediza á 2 varas de altura : la cadena, que está corriendo incesantemente, los lleva á un pequeño cuarto inmediato, en donde el carnicero les aplica, con gran destreza, una puñalada en el cuello : sin detenerse la cadena los pasa á la celda contigua, en donde, por medio de un resorte, un obrero hace zabullir un instante los cuerpos en un caldero de agua hirviendo á 200° c de temperatura, y seguir su camino á un tercer cuarto, en donde otro obrero, provisto de guantes de alambre, les pasa rápidamente la mano y les quita todas las cerdas, las cuales recoge en canastos que tiene al lado. Siguen sucesivamente su camino por un largo corredor, en el que cada obrero ejecuta con ellos *una sola* operación. Uno divide completamente el pescuezo, dejando casi colgando la cabeza, otro les abre el vientre, otro saca los intestinos, que por camino separado dirige á otra serie de celdas, otro separa los brazos, otro las piernas, otro corta las articulaciones, otro divide la espalda de arri-

ba abajo, otro marca las lonjas de tocino, y así sucesivamente el cuerpo del animal va presentándose al frente de ciento cincuenta ó doscientos operarios, cada uno de los cuales ejecuta la pequeña operación que le corresponde, y al llegar al término el animal está dividido en una multitud de piezas : la cabeza, los jamones de piernas y los de brazos, las lonjas de tocino, las costillas, los lomos, los pies, las canillas, las diversas partes de los intestinos, la sangre, las cerdas, etc. Está lavado, cocinado, picado, convertido en longanizas, salchichas, chorizos, salchichones, rellenas, etc. Al llegar á la parte opuesta de la entrada, nos ofrecieron longaniza todavía caliente, acaso de los marranos mismos que acabábamos de ver matar.

Como algunas de las piezas del animal necesitan conservarse en temperaturas frías, la casa está dividida en dos departamentos (era el mes de mayo y hacía calor) : uno de tierra fría, á 1° ó 2° del centígrado, y otro de tierra caliente. En el primero había paredes de hielo, ó alguna composición química que enfriaba el aire hasta donde se quería : el hecho es que de 24 ó 25° centígrados pasamos súbitamente á una gran sala, en la que á pocos momentos tiritamos de frío y tuvimos que dejarla rápidamente, temerosos de alguna pulmonía.

El trabajo de los obreros está regulado por el movimiento de la máquina, en tales términos, que ninguno de ellos puede detenerse, ni conversar, ni aún toser pues la máquina lo atropella y los obreros siguientes no podrían ejecutar la parte que les toca, dependiente

de la que debe ejecutar el anterior. La habilidad y rapidez con que cada cual hace su parte de trabajo causan admiración : es un golpe seco, seguro, enteramente igual como pudiera darlo un autómata perfectamente graduado, como los golpes de un reloj que marca los segundos, los minutos, las horas, con exactitud siempre igual.

Al sentirse cogido de los pies el marrano, levanta á veces un chillido agudo, ahogado en el momento por la puñalada ó por la inmersión en agua hirviendo que le sigue. Este es un animal muy inteligente : á diez pasos de distancia de la entrada, oye el grito de sus compañeros y comprende la suerte que le espera: se detiene, quisiera volverse; pero es imposible; el destino es inexorable : la corriente que viene detrás de él lo empuja y arrastra. Semejantes al hombre, algunos tiemblan y hacen otras demostraciones de miedo, otros se desmadejan y se dan por muertos antes de tiempo, otros, en fin, valerosos, parecen arrojarse al peligro para anticipar el momento final : unos gritan, otros reciben la muerte sin una sola queja.

Consideraba yo al obrero-verdugo : daba ochocientas ó mil puñaladas en diez horas; á sus oídos sólo llegaban gritos de agonía; su olfato no percibía sino olores de sangre, en la cual estaba sumergido hasta el tobillo; sus ojos debían haber fotografiado ya en el cerebro el relámpago de dolor y despedida á la vida que cruza el organismo de la víctima en el último instante. Debe de ser un hombre desgraciado, me decía : qué sueños de horror no serán los suyos : á la sola vista de un marrano deberán venírsele las lágrimas á los ojos. Pues

no; habiendo sonado la hora de la comida, la máquina paró, y el hombre, quitándose el sobretodo de la muerte y lavándose las manos en una fuente inmediata, salió alegre, silbando un aire de baile popular y conversando con sus camaradas de los objetos más distintos.

En algunos establecimientos sólo se trabaja durante el otoño y el invierno : en éste (que no supimos á quién pertenecía) se trabajaba todo el año y se labraba millón y medio de cerdos. Á la puerta de la casa llegaba el tren : los carros del ferrocarril entraban á un grande almacén, del cual salían constantemente cargados de jamones, costillas, lonjas de tocino salado y barriles de carne preparada. Muy cerca estaría quizás un buque á la carga. Por otro lado salían otros carros cargados de una sustancia tan fétida, que durante varios días conservé la impresión : eran los despojos finales del marrano, la parte no consumible, que preparada como abono para la tierra, iba á emplearse en las huertas y campos de las inmediaciones de la ciudad; no se perdía la menor partícula del animal.

La división del trabajo, llevada hasta el último análisis, está practicada aquí en grande escala, y ella es la que engendra esa prodigiosa baratura que domina los mercados del mundo y abate las competencias en donde quiera. Ese es el secreto de la prosperidad de este ramo de industria en Chicago.

Divididas las operaciones hasta la forma más sencilla, la máquina puede entrar á hacer las veces del hombre : lo que á éste queda reservado es tan sencillo, que puede hacerlo maquinalmente, sin parar, sin cansancio, casi sin sentirlo. De todo esto resulta perfec-

ción admirable, aprovechamiento de los minutos, ganancia de tiempo, ahorro de todo género, baratura suprema.

En el resto del mundo la matanza del marrano es una operación que ocupa á toda la familia y aun á los vecinos. Todas las operaciones se hacen á mano y por manos inexpertas: para cada vez se compra un cuchillo nuevo, una caldera, platos y batería especial para ese solo objeto. Parte de la carne se pierde ó se daña, parte se arroja como inútil : la preparación del marrano sale costando tanto como el marrano mismo. Para reunir con objeto comercial un cargamento del artículo es preciso buscar en diversos lugares y comprarlo de calidades desiguales de difícil clasificación. No es extraño, pues, que no puedan resistir la competencia del marrano americano que, en dondequiera que entra en guerra comercial, apaga, con su excelente calidad y su bajo precio, todos los fuegos del enemigo.

Ocho millones de cerdos vivos cuestan de 56 á $ 64 millones. Convertidos en jamones, manteca, tocino, embutidos, etc., valen el doble, y tal vez más. En un pequeño espacio, en 130 fanegadas, se ejecutan las operaciones que crean ese nuevo valor.

Entre tanto, los jornales de los trabajadores son altísimos : el matador ganaba $ 10 diarios; los demás obreros desde $ 4 hasta $ 7.

El poderoso talento de organización que presuponen estos trabajos reunidos, facilitados, apoyados por la maquinaria, por la exposición tan perfecta de un mercado inmenso, por todas las comodidades imaginables, es superior á toda ponderación. La reunión, la con-

centración, la organización son los distintivos industriales del presente siglo; pero de esas corrientes puede resultar alguna contraria á la de la democracia. Si la corriente industrial se encuentra con la corriente política en sentido opuesto, algún gran cataclismo social puede producirse. De este asunto trataré quizás más adelante.

Del matadero de puercos pasamos al de ganado vacuno. Era tarde ya, y apenas nos alcanzó el tiempo para ver la manera cómo se hace allí la matanza. Entra el ganado por un corredor angosto en que sólo cabe una res de frente : al llegar á la pieza en que se prepara la res muerta, desde un pequeño puesto sobre el umbralado, el matador dispara un tiro de carabina sobre la cabeza del animal en el punto medio de los cuernos. El efecto es instantáneo : como herido de rayo, el novillo cae sobre sus piernas, una nube se extiende sobre sus ojos, y sin un berrido ni grito alguno, queda perfectamente inmóvil : un muchacho extiende un lazo sobre los cuernos, y la máquina arrastra el cuerpo hacia el interior del matadero. No vimos más. La destreza del tirador es asombrosa : en menos de cinco minutos mató seis grandes novillos, dándoles el balazo exactamente en el mismo punto y siempre con un resultado igual. Aunque no vimos el pormenor de las operaciones siguientes, nos pareció que la aplicación de la maquinaria á esta otra clase de carnicería no entraba en escala tan importante como en la de los cerdos. Seguramente el mayor peso del animal requeriría máquinas más poderosas y por consiguiente el empleo de un capital de mayor con-

sideración. Además, el comercio de carne vacuna á lugares distantes está todavía en problema : se prefiere la carne fresca á la salada, y para satisfacer ese gusto de los consumidores, el problema consiste más en la construcción adecuada de buques para transportar vivo el ganado, ó en la de aparatos frigoríficos en los buques, que en la preparación de las carnes en establecimientos de carnicería. Chicago, sin embargo, como ya he dicho, mata y prepara en sus *Packing-houses*, un millón y seiscientos mil novillos todos los años, que reparte entre el consumo interior de la Unión y la exportación al extranjero.

Entre cerdos, ganado vacuno y corderos, el valor de las matanzas de esa ciudad sube á más de $ 250.000,000 anuales.

La distribución de la cosecha de trigo de los Estados del Oeste entre los diversos mercados del mundo es otra de las funciones á que concurre activamente esta ciudad en la organización del trabajo nacional.

El consumo de este grano en Europa y América ha aumentado en este siglo en una proporción mayor que el aumento de población, por el influjo de dos causas. La primera es la baja del valor de este artículo, reducido tal vez á menos de la tercera de lo que costaba ahora noventa años; pues la disminución se puede observar tanto en el precio nominal en plata, como en el menor valor real de ésta, que hoy quizás no excede de la mitad de lo que representaba hace un siglo. Esa baja naturalmente ha puesto el artículo al alcance de mayor númoro de consumidores. La segunda es la

mejora de condición de las clases proletarias, favorecidas cada día con trabajo más asegurado y con salarios más altos : lo que les ha permitido alimentarse mejor, comer más pan.

En esta última causa no han tenido mucha parte los Estados Unidos, á no ser la del ejemplo que han dado, el estímulo nacido en los pueblos europeos con el espectáculo de América, y la mayor demanda de manufacturas europeas que ésta ha determinado. Pero en la primera de aquellas influencias los americanos del Norte sí han tenido una parte preponderante. La introducción de nuevos instrumentos para preparar y limpiar el suelo arable; las máquinas de segar y de trillar; la apertura de las grandes regiones del valle del Mississippi á los trabajadores de todo el mundo en condiciones de igualdad, baratura y libre competencia; la construcción de esa enorme red de canales y ferrocarriles; el empleo de medios económicos en la recolección, concentración y transportación del producto, y las condiciones de seguridad dadas al trabajo empleado en la producción y el comercio, por medio de la publicación y difusión de las noticias relativas á la demanda y la oferta y el cálculo de las probabilidades para lo futuro : todas esas agencias, obra unas de la asociación privada, otras del concurso del gobierno por medio de sus cónsules en el extranjero y de sus oficinas de Agricultura, nacional y de los Estados, se deben, en su mayor parte, á los americanos del Norte y en una muy considerable también á Mr. Cobden y *La liga de los cereales*, en Inglaterra.

El concurso de Cobden fué admirable y es uno de

los grandes sucesos del siglo XIX. La aristocracia inglesa propietaria del suelo, derivaba sus rentas principalmente del alto precio del trigo. Para asegurar ese alto precio de 80, 70 y últimamente de 56 chelines el *quarter*, como mínimum en los mercados ingleses (ó sea 2 cargas de nuestro modo de medir), equivalentes á $ 10, $ 8-75 y $ 7 la carga de trigo, la tarifa inglesa cobraba en las aduanas, de acuerdo con una escala movible, el derecho de importación necesario para que el trigo extranjero no pudiese venderse á un precio menor.

Cobden atacó esa institución inicua por medio de la organización de una liga, que con sus contribuciones sostenía periódicos y publicaciones diversas, mantenía oradores predicando en los *meetings* y procuraba ganar electores que votasen por miembros del Parlamento partidarios de la abolición absoluta de derechos de aduana sobre los cereales. Cuatro ó cinco años de labor incesante y de discusión en reuniones públicas, en las cuales aquél llegó á pronunciar hasta tres discursos por día en otros tantos lugares, educaron la opinión pública y produjeron el efecto asombroso de atraer á su causa al mismo jefe del partido aristocrático, á Mr. Robert Peel. El primer triunfo obtenido en 1846 con la abolición de los derechos sobre los cereales, fué seguido de otros que concedieron igual franquicia á casi todas las sustancias alimenticias, á las materias primeras de las manufacturas inglesas, y últimamente á casi todos los productos extranjeros, excepto siete. Eso es lo que se llama en Inglaterra el *libre cambio*, y á la organización polí-

tica que lo propuso y sostiene *la escuela de Mánchester*.

En Inglaterra no se podía producir trigo á barato precio, á causa del alto arrendamiento de las tierras : en los Estados Unidos sí. En todo el Oeste y el Noroeste había una región inmensa, en extremo fértil, que el Gobierno americano se propuso vender á bajo precio, por lotes pequeños, de 60 á 120 fanegadas, á lo más; y los especuladores americanos, calculando el gran negocio á que pudieran conducir ferrocarriles que la pusiesen en rápida y barata comunicación con el Atlántico, acometieron la empresa de construírlos. La inmigración europea había tomado ya un incremento considerable, repentinamente acrecido con esa terrible catástrofe ocurrida en Irlanda, en donde la pérdida de las cosechas de papas en 1846 (artículo que constituye allí la base esencial de la alimentación) causó la muerte de uno ó 2.000,000 de personas en pocos meses. Tan terrible azote determinó á ese pobre pueblo á emigrar en masa hacia las regiones prometidas, al nuevo Canán del siglo XIX, que abría sus puertas á los hambrientos y los oprimidos. La revolución de febrero en 1848 en Francia, se juzgó en Europa como la señal de convulsiones semejantes á las de fines del siglo XVIII, y de guerras que podían hacer de las soluciones de Waterloo una mera tregua. La vuelta del Imperio Napoleónico y la guerra de Crimea, que vino en pos, determinaron el crecimiento de los ejércitos europeos y el consiguiente reclutamiento de centenares de miles de soldados : otros hechos llamados á acrecer las proporciones del éxodo hacia las tierras americanas.

Así, la inmigración, que en el período de 1820 á 1830 sólo había alcanzado á. . . . . 143,300 cabezas
Subió en el de 1830-1840 hasta. . 598,000 —
Y en 1840-1850 á. . . . . 1.713,000 —
En 1850-1860 á. . . . . 2.598,000 —
Detenida por la guerra civil en el de 1860-1870, se mantuvo siempre en. . . . . 2.466,000 —
Para volver á subir en 1870-1880 á 2.944,000 —
Y en los ocho años de 1880 á 1888, al enorme guarismo de.. . . . 4.804,000 —

Estos nuevos pobladores, establecidos en un principio en los viejos Estados del Atlántico, — en aquellos en que no había esclavos, exclusivamente — produjeron, con su competencia en el ramo de salarios de las manufacturas, el efecto de desalojar números pocos menores de población americana nativa hacia los territorios del Oeste, cuyas ventajas para el hombre libre estaban ya en capacidad de apreciar. De aquí la rápida formación de esos diez Estados de Ohio, Indiana, Illinois, Michigán, Wisconsin, Minnessota, Iowa, Nebraska, Kansas y Colorado, — poblados hoy por más de 16.000,000 de habitantes, y cuyo centro industrial ha venido á ser Chicago.

La producción de trigo ha seguido paso á paso el progreso de la inmigración, á contar desde la abolición de los derechos de entrada en la Gran Bretaña.

	Cargas de 9 arrobas.
La producción de 1840 fué de	25.000,000
La de 1859 de	43.276,000
La de 1869 de	71.936,000

La de 1879 de 115.000,000
La de 1884 de 128.000,000

Las exportaciones de cereales (incluyendo algo de maíz) han seguido el mismo movimiento, según los datos de Mulhall en su *Diccionario de Estadística.*

	Valor.
En 1830-1840 — término medio anual.	$ 5.300,000
En 1840-1850 id. id.	15.600,000
En 1850-1860 id. id.	30.500,000
En 1860-1870 id. id.	47.000,000
En 1870-1880 id. id.	135.500,000

La de 1886, según la Oficina de Agricultura de Wáshington, subió á 158.804,970 *bushels* (39.701,242 de cargas colombianas), y el valor debe acercarse á $ 150.000,000.

El pueblo inglés es el principal consumidor de trigo americano. Según Mulhall, el importado en la Gran Bretaña en 1880 ascendió á 265.000,000 de *bushels*, que es equivalente á 150.000,000 de quintales. Pues bien : según los datos de la aduana inglesa, el de procedencia de los Estados Unidos alcanzó á la siguiente cantidad y valor, en 1883 : 59.145,178 quintales, avaluados en $ 144.186,090.

El resto de la importación á Inglaterra procede de la India, Rusia, Hungría, Australia, Canadá, República Argentina, Chile y á veces de Francia.

El libre cambio, al establecimiento del cual tanto contribuyó la escuela de Mánchester, ha sido una de las grandes agencias del progreso en el Oeste de los Estados Unidos, y es para mí motivo de extrañeza el poco favor y aún desconfianza que abriga contra ella

el partido republicano de ese país, preponderante en las regiones más favorecidas por las ideas de esa Escuela.

Chicago, como hemos visto, concentra primero y distribuye después 35.000,000 anuales de cargas de trigo, ó sea algo más de la cuarta parte de la cosecha total de la Unión, y sus molinos y fabricación de harinas y galletas son afamados en todo el mundo por sus vastas proporciones y excelente calidad de la maquinaria.

Para llegar á ese grandioso resultado ha sido preciso la construcción de una vasta red de canales y vías férreas. Siete grandes líneas de ferrocarril la comunican con las metrópolis del Atlántico : Boston, Nueva York, Filadelfia y Baltimore, de las cuales se desprenden ramificaciones hacia el sur y el oeste; otras veintitrés líneas principales parten de Chicago hacia el norte (la región de los lagos), el oeste, el Pacífico, y el sudoeste. Sin contar las ramificaciones, el tronco principal de esos ferrocarriles tiene una extensión de 10,000 leguas. Cuenta, además, con todas las líneas férreas y los grandes canales del Canadá, que, partiendo de la orilla norte de los lagos, se dirigen hacia la parte baja del río San Lorenzo, y de ahí hasta el mar. Uno de esos ferrocarriles recorre todo el oeste de las posesiones inglesas hasta Vancouver, en el mar Pacífico. Así, Chicago, sirviendo de centro á la comunicación entre los dos mares, viene á ser la ciudad interoceánica por excelencia y el lugar en que se cruzan las producciones de los dos hemisferios.

La competencia de esas diversas líneas y la enormidad de los productos transportables ha hecho bajar

el precio de los transportes á ratas fabulosamente baratas. Por ejemplo: la distancia entre Chicago y Nueva York es de 306 leguas, y el precio de los fletes en esa distancia, tomando por unidad un quintal de peso, ha sido el siguiente sobre diversos productos:

Ganado en pie — sobre el peso bruto. Desde 20 hasta 60 centavos por quintal. Es decir: un buey de primera clase, con 50 arrobas netas de carne y 25 de sebo, que daría un peso bruto de 25 quintales al animal vivo, sería transportado en 306 leguas por $ 5 y hasta $ 15. Un novillo común de los nuestros, con 16 arrobas netas de carne y 2 de sebo, que daría 9 quintales de peso bruto, costaría de $ 1-80 á $ 5-40 en 300 leguas. En 30 leguas (distancia de Girardot á Bogotá) sólo costaría de $ 0-18 á $ 0-54; póngase el quíntuplo: sólo sería de $ 1 á 3.

Cerdos. — De 20 á 35 centavos por quintal. De Chicago á Nueva York costaría un animal de 2 quintales de peso vivo, entre 40 y 70 centavos. De Girardot á Bogotá, sería de $ 0-05 á $ 0-07. El quíntuplo de esta rata sólo daría de $ 0-25 á $ 0-35.

Maíz, trigo y harina. — De 15 á 25 centavos el quintal, ó $ 0-37½ á $ 0-62½ la carga de 10 arrobas. Entre Girardot y Bogotá sería de 4 á 7½ centavos por carga. Póngase el quíntuplo, y no pasaría de 20 á 40 centavos por carga, que hoy no cuesta menos de $ 5, ó sea un flete veinte veces mayor.

Júzguese el incremento que daría á la producción, la baratura á los consumos y la extensión á los negocios, la conclusión del ferrocarril de Girardot, teniendo en cuenta que el maíz puede producirse en las tierras

calientes del Bajo Bogotá á $ 1-20 la carga, á otro tanto la de plátanos y yucas, y de $ 2 á $ 3 la carga de miel : artículos que cuestan hoy $ 10, $ 12 y hasta $ 18, respectivamente, en el mercado de esta ciudad.

Los fletes marítimos de Boston y Nueva York á los puertos europeos han bajado en la misma proporción. Entre Nueva York y Liverpool han seguido la siguiente marcha descendente :

En el trigo. — Desde 1873, en que costaba, *en vapor*, el flete de una carga de granos $ 0-62½ — hasta 13 centavos en 1887. ¡13 centavos por carga ($ 0.0542 el *bushel*) en una distancia de 1,000 leguas!

Como se podrá comprender, esta baratura de fletes se extiende á todos los artículos. La leche, por ejemplo, es transportada en algunos ferrocarriles desde 50 leguas de distancia á razón de 40 centavos el barril de 12 galones, equivalente á 72 botellas ó 3 botijas de la medida usada en Bogotá. Con esta facilidad, el ramo de lechería se ha levantado en ese país á una producción de más de $ 500.000,000 (quinientos millones de pesos), obtenida de 16.000,000 de vacas de leche.

Desde luego, esa prosperidad no se ha logrado ni se sostiene sino en medio de una lucha ardiente de competencia con otros países y de hostilidad, oculta á veces, franca en otras, de los Gobiernos extranjeros. En materia de trigos, los ingleses han hecho esfuerzos supremos por levantar la producción en sus colonias al más alto grado posible, en el Canadá, la India, Australia y el Cabo de Buenaesperanza; Rusia ha puesto en cultivo sus inmensas estepas; Chile y la Argentina, en la América del Sur, han hecho también

esfuerzos notables; pero en casi todos esos países la competencia americana ha desalentado, ó poco menos, á los productores. Inglaterra no produce ya la mitad del trigo que consume; Francia, que en otro tiempo era exportadora de trigo, tiene ya necesidad, á veces, para colmar las deficiencias de sus cosechas, de importar cantidades no despreciables; Alemania importa anualmente por cerca de $ 20.000,000; Italia, España, Portugal, Suecia y Noruega, á duras penas se bastan : tan sólo Rusia y Hungría, la India, Australia, el Cabo, Chile y la Argentina, aparte de los Estados Unidos, son exportadores permanentes; pero, con excepción de los Estados Unidos y la Argentina, en los demás países la exportación disminuye : ora por aumento de su propio consumo, como en la India y Australia; ora porque la baja de los precios reduce el interés de los cultivadores. Rusia, la India inglesa y la Argentina son, pues, ya los únicos rivales temibles.

Menos de temer es la hostilidad de los Gobiernos. Con motivo ó con pretexto de enfermedades en el ganado y en los marranos de América, varios de los de Europa han prohibido, unos la introducción de ganado vivo, otros la de las carnes y mantecas. Francia y Alemania han aumentado los derechos sobre la importación de los trigos : medida que el partido *tory* ha deseado, pero no atrevídose á proponer al Parlamento. En los tiempos presentes no es ya tarea fácil para los gobiernos encarecer el precio de las subsistencias á los pueblos : los derechos llamados proteccionistas encarecen el precio de los artículos y enriquecen á un pe-

queño número de protegidos, y no determinan un aumento sensible de producción, cuando las ventajas naturales están del lado de otros productores. En Francia se encarecerá el pan, pero se consumirá siempre trigo americano. La victoria quedará por los que tengan distribuída la propiedad territorial entre mayor número de propietarios, que son los que pueden producir más y á más barato precio. Por esta razón no considero muy temible la hostilidad de los Gobiernos ni la competencia de Rusia y de la India inglesa; pero sí es temible la de la República Argentina, en donde hay un fondo inmenso de tierras fértiles, accesible á la inmigración extranjera y al espíritu industrial que se ha despertado entre los habitantes de esa región.

La diplomacia americana necesita tener atenta la mirada á esos intereses y á esa hostilidad estrecha, con que los Gobiernos europeos se preocupan más de las dificultades presentes que de la evolución de los intereses futuros de los pueblos. Si los países de América pueden producir artículos alimenticios á más barato precio que Europa, esa baratura cede en beneficio de los consumidores europeos, los cuales pagarán esa alimentación más económica con otros productos — manufacturas principalmente — que todavía los americanos no pueden producir con ventaja. Esa transformación de las industrias cederá en beneficio de unos y otros, mejor que la rutina de obstinarse en trabajos poco remuneradores.

Desgraciadamente, en mi sentir, los hombres de Estado americanos, en lugar de dirigir sus esfuerzos á

conservar sus mercados entre los pueblos europeos, cuyas grandes poblaciones ofrecen salidas más extensas á sus producciones agrícolas, parecen querer buscarlos de preferencia para sus manufacturas entre los pueblos de Hispano-América, con la engañosa esperanza de obtener la preferencia de éstos en la compra de efectos que el europeo puede vendernos con mejores condiciones. Esa política puede provocar represalias por parte de los Gobiernos del Viejo Mundo, quienes si lograsen restringir el consumo de cereales americanos entre sus poblaciones, podrían causar no poca ruina en los Estados recién establecidos en el Noroeste sobre la base de una extensa producción de ese artículo.

Empero, esos pueblos han adquirido un grado tal de energía en la lucha por la vida, que todas sus dificultades serían transitorias. La riqueza producida, consumida y acumulada constantemente por ellos es tan considerable como probablemente no se encuentra en ninguno otro sobre la tierra. No sale uno de una sensación de asombro al visitar por primera vez las calles de Chicago, viendo el lujo arquitectónico de los edificios, la variedad y esplendidez de los materiales empleados y la grandiosidad de sus edificios públicos. La aduana, la casa de correos, la casa municipal, los tribunales, las cárceles, son todos de granito, de mármoles de diversos colores, adornados con inmensas columnas de una sola pieza, con el gasto de 4, 6, $ 10.000,000, como con la idea permanente de que son destinados al servicio de un pueblo rey y á resistir la

acción de los siglos. Los clubs, sobre todo, construcciones destinadas á una clase de asociación poco acostumbrada en los países latinos, son espléndidos, y dan una idea de riqueza y de lujo sólo sobrepujada por los de la ciudad de Londres, que tal vez no tienen rival.

Los clubs, como se sabe, son casas de reunión para hombres, destinadas á proporcionar sociedad, comunicación de ideas y facilidad de asociación para objetos políticos, literarios, industriales y otros. Así, los partidos políticos tienen cada cual uno ó varios clubs, en donde los que profesan unas mismas opiniones gozan de la sociedad de sus copartidarios, preparan sus programas y organizan sus trabajos; los comerciantes encuentran la compañía de sus compañeros de profesión, hablan de sus negocios, se informan de los sucesos que pueden afectarles y organizan empresas comunes; los periodistas en el suyo se reúnen, dan tregua á la animación de sus debates encarnizados, leen los periódicos de otros países y fundan en común una librería de consulta que en ocasiones llega á proporciones muy respetables; los amigos del caballo tienen de ordinario su Jockey Club y viven en la sociedad de los que participan del mismo amor á ese compañero del hombre, organizan en él sus carreras, preparan sus apuestas y fomentan la cría de las mejores razas, etc. En todos ellos hay excelente cocina, piezas de habitación permanente para los solteros y los viajeros de residencia accidental, se dan con frecuencia comidas numerosas, recepciones á los personajes notables y á los viajeros de distinción, y en ocasiones

conciertos vocales é instrumentales, y grandes bailes á que concurren las familias de los socios.

Cada asociación de este género tiene su casa propia, con frecuencia magníficos palacios; el gasto se hace por medio de una contribución de entrada que oscila entre $ 50 y $ 500, y otra contribución anual que sube desde $ 10 hasta $ 100: lo que en números de 500 á 1,000 contribuyentes, forma al cabo un tesoro muy bien provisto. En ellos pasan los hombres las horas que no dedican al trabajo personal, y forman una costumbre que me figuro llegará á ser al cabo un rival temible para la vida doméstica. Los de Chicago son numerosos, sus edificios ostentan un lujo extraordinario, y casi todos son de creación reciente, pues los más antiguos apenas datan de veinte años atrás. Quizás son síntoma de una sociabilidad más estrecha que los progresos del siglo van desarrollando entre los hombres, y cuyas manifestaciones se encuentran en las corporaciones masónicas, las asociaciones de obreros, de bancos, seguros, ferrocarriles, vapores, etc., las compañías comerciales, — regulares y anónimas — las sociedades cooperativas y de socorros mutuos, los cuerpos militares de voluntarios, la creación de hoteles y casas de alojamiento en grande escala, etc., etcétera. El mundo marcha y se tranforma: los que ayer eran conventos, abadías, asociaciones religiosas, hoy son casas de seguros, bancos, clubs y sociedades cooperativas.

Llama principalmente la atención en Chicago el aire de juventud que se nota por donde quiera. Un espantoso incendio en 1871, continuado por otro me-

nos grave, pero no despreciable, en 1874, destruyó, á lo menos, la mitad de la ciudad. Empezó el 8 de octubre á las nueve de la noche, á consecuencia de una lámpara de petróleo derribada por la coz de una vaca en un establo, se comunicó á otros edificios de madera, luego á algunos de los vastos depósitos del mismo material; y en seguida, protegido por un gran viento del oeste, á toda la parte comercial de la ciudad comprendida entre el lago Michigán y el río de Chicago, que se divide en dos ramas hacia el norte y el sur de la ciudad, límite que la llama no alcanzó á traspasar en veinticuatro horas de duración.

La ciudad tenía entonces (1871) 323,000 habitantes, y el valor de sus edificios y efectos muebles alcanzaba á $ 650.000,000. El incendio destruyó 17,500 casas, y valores por $ 196.000,000. Con los daños consecuenciales las pérdidas alcanzaron á cerca de $ 300.000,000, de los cuales había $ 100.000,000 asegurados. Empero, la quiebra de 56 compañías de seguros que no pudieron hacer frente á esta inmensa pérdida, redujo á poco más de $ 40.000,000 los valores recobrados. 98,000 personas quedaron sin habitación, reducidas á vivir en toldos y casas construídas á la ligera. En consecuencia, más de 50,000 fueron á buscar residencia en otros lugares. Parecía, pues, que habían de pasar muchos años antes que Chicago lograse levantarse de ese desastre.

Mas no fué así. La noticia de esta catástrofe despertó un sentimiento de caridad de que la historia del mundo presenta pocos ejemplos. Las sociedades de socorros organizadas en la ciudad habían recibido

antes de un mes mas de $ 2.000,000 con los cuales se habían construído *cuatro mil casas* capaces de dar habitación á 20,000 personas, y se esperaba terminar en quince días más las necesarias para alojar á todos los que no habían emigrado. Los auxilios de víveres, ropas, muebles, instrumentos de trabajo, eran tan enormes, que la población se reanimó con nuevo vigor á la tarea de recobrar lo perdido. Las contribuciones venidas de todos los Estados, y aun del extranjero, parece que subieron á unos $ 60.000,000, con lo cual, lo recobrado de las compañías de seguros y las ventajas naturales de la ciudad y de los territorios vecinos, que habían quedado intactos, esa metrópoli se levantó de entre sus ruinas, reconstruyó sus calles en un plan todavía más gigantesco, y hoy, diecisiete años después, es una de las más bellas, ricas y famosas ciudades del mundo. Sin igual, sobre todo en la rapidez con que se ha levantado en cincuenta años desde el desierto, hasta quizás 800,000 habitantes, y desde las cenizas del incendio hasta una riqueza en caserío, mercancías, fábricas, etc., de 1,200 á $ 1,500.000,000.

CAPITULO XXX

EL ESTADO DE ILLINOIS

Progreso de su población. — Riqueza general. — Producciones. — El elemento extranjero. — La inmigración europea prefiere las altas latitudes. — Los canales de Illinois. — La comodidad de los ferrocarriles y sus diversas clases de vehículos para pasajeros. — Pullman-City. — Experimento social. — Las dos naturalezas del americano.

El Estado de Illinois, al que Chicago pertenece, es el cuarto en población y riqueza en toda la Unión y el sexto en antigüedad entre los Estados nuevos formados después de la independencia. Le preceden en población Nueva York (con 5.082,800, en 1880), Pensilvania (con 4.282,800) y Ohio (con 3.198,061) : en antigüedad, de los recién constituídos, Kentucky (1792), Tennessee (1796), Ohio (1802), Luisiana (1812), Mississippi (1816) é Indiana (1817), — pues Illinois fué admitido á este rango en 1818 (1).

Empezó á recibir población entre 1808 y 1810, en cuyo último año tenía. . . 12,282 habitantes.

---

(1) En 1890, Nueva York.. . . . . 5.981,934 habitantes.
— Pensilvania.. . . . . 5.248,570 —
— Illinois. . . . . 3.818,536 —
— Ohio. . . . . 3.666,719 —

En 1820.	55,162	habitantes.
En 1830.	157,445	—
En 1840.	476,100	—
En 1850.	851,400	—
En 1860.	1.711,900	—
En 1870.	2.539,800	—
En 1880.	3.077,871	—
En 1888 (estimación oficial).	3.750,000	—

Rápido como ha sido el crecimiento de su población, de 100 por 100 en la década de 1850 á 1860; de 50 por 100 en la de 1860 á 1870; de 21 por 100 en la de 1870 á 1880, y de 25 por 100 en los ocho últimos años, el incremento de su riqueza ha sido todavía mayor.

En 1850 le daba el catastro una riqueza general de. . . . . $ 156.265,000

En 1860 de.	871.860,000
En 1870 de.	2,121.680,000
En 1880 de.	3,210.000,000

Es decir, que de 1850 á 1880, en treinta años, la población era tres y media veces mayor; pero la riqueza era veinte veces más grande. En otros términos: la riqueza, por cabeza de población, era de $ 183-55, en 1850; en 1880 cada habitante era dueño, por término medio, de $ 1,043.

Su territorio de 56,000 millas cuadradas estaba en 1886 dividido entre 255,741 propietarios, de los cuales 175,500 (69 por 100) cultivaban la tierra por sí mismos, 20,620 (8 por 100) por medio de arrendatarios y 59,620 (23 por 100) en participación de utilidades con el cultivador.

La producción de cereales y forrajes subió, en 1886, sobre los principales artículos, á las cantidades siguientes:

Maíz..	52.500,000	cargas,	á razón de	14½	cargas	por fanegada
Trigo.	6.888,000	—	—	6¾	—	—
Avena.	26.000,000	—	—	16	—	—
Papas.	2.400,000	—	—	33½	—	—
Heno..	4.513,000	toneladas	—	1½	toneladas	—

Y el valor total de estas producciones, avaluando á $ 1-24 la carga de maíz, á $ 2-76 la de trigo, $ 1-04 la de avena, $ 1-72 la de papas y $ 6-40 la tonelada de heno, subió á $ 146.033,000.

La producción animal en sus dehesas debió de ser inmensa, pues este Estado es muy rico en rebaños. De los principales animales tenía en 1886:

Caballos.. . .	1.069,800,	avaluados	á $ 77.25	c/u.,	$ 82.649,000
Mulas	115,660	—	83.73	—	9.684,000
Vacas de leche	937,476	—	26.50	—	24.843,000
Bueyes, terneros, etc.	1.485,754	—	22.23	—	33.029,000
Ovejas. . . .	814,177	—	2.49	—	2.026,000
Marranos.. .	3.102,945	—	6.47	—	20.088,000

Las razas son en lo general mejores que en los Estados que hemos pasado en rápida revista, como lo demuestran los altos precios á que se les avalúa; de suerte que la producción anual de este ramo quizás no puede computarse en menos de $ 60 á $ 70.000,000. Illinois es entre todos los Estados de la Unión el que cuenta número mayor de cabezas de ganado vacuno de crías mejoradas.

Tiene de ellas (cabezas) (en 1884).	820,000
Síguenle, Ohio, que cuenta . . .	719,000
Iowa	638,000
Tejas	494,000
Nueva York	479,000

Indiana	447,000
Nebraska	403,000
Kansas	401,000

No he encontrado en esta ciudad dato reciente acerca del valor de sus tierras cultivadas. Tengo tan sólo el del censo de 1860, en el que sus 22.000,000 de fanegadas están estimadas en $ 432.000,000, es decir, á $ 20 cada fanegada. Esta suma representaba entonces la mitad del avalúo total de la riqueza del Estado; si, pues, esa proporción se hubiese conservado, en 1880, cuando la riqueza total de Illinois se computaba en $ 3,210.000,000, sus tierras valdrían $ 1,600.000,000, estimación que todavía sería moderada.

En la composición de la población de este Estado entra por una parte considerable el elemento extranjero. De 3.077,000 habitantes que tenía en 1880, 583,000, ó un 19 por 100, eran extranjeros de nacimiento. Como en los últimos diez años la inmigración ha sido mucho mayor que en el decenio anterior, es permitido suponer que de los 3.750,000 que se le computaban en 1888, no menos de 800 ó 900,000, ó casi la cuarta parte, pertenecerá á ese origen. Contando con la primera generación de los inmigrantes—que todavía conserva los rasgos y tendencia de la nacionalidad de sus padres—se puede decir que la mitad de la población de Illinois es compuesta de extranjeros.

Es un hecho digno de interés para nosotros que la inmigración europea se dirige de preferencia á las altas latitudes. Así, de los 6.679,000 extranjeros establecidos en los Estados Unidos en 1880, las tres cuar-

tas partes vivian entre los 41° y los 45° de latitud Norte, así:

En Nueva York (el Estado)	1.211,379
En Pensilvania	587,829
En Illinois	583,576
En Massachusetts	443,491
En Wisconsin	405,425
En Ohio	394,943
En Michigán	388,508
En Minnesota	267,676
En Iowa	261,650
En Indiana	144,178
En Connecticut	129,992
En Nebraska	97,414
En Dakota (territorio entonces)	51,795
Total	4.867,856

Esta inmigración se compone principalmente de ingleses é irlandeses, alemanes, suecos, noruegos, rusos, austriacos y húngaros. Poblaciones de origen latino sólo había en los Estados Unidos en 1880 las siguientes:

Franceses	106,971	
Italianos	44,230	
Españoles y portugueses	13,259	
Mexicanos	68,399	En Tejas, Arizona y Nuevo México.
Total	232,859	

Verdad es que de algunos años á esta parte empiezan á emigrar á América en grandes números los italianos y los españoles, pero á las regiones del Plata,

comprendidas entre los 30° y los 40° de latitud sur, principalmente entre los 35° y los 40°. Podrían, pues, venir á la América ecuatorial, á las regiones altas de los Andes; pero no será sino cuando buenos caminos faciliten su entrada hacia ellas, y sobre todo cuando fletes baratos permitan la abundante exportación de sus productos.

El último rasgo de prosperidad para este poderoso Estado de que tuve noticia durante mi residencia allí, es el proyecto de ensanchar los canales que comunican los grandes lagos con los ríos tributarios al Mississippi, hasta el punto de que los más grandes buques del Océano puedan zarpar de los lagos y bajar al golfo de México por el canal de ese gran río. Como otro tanto se hará con el río San Lorenzo, la América del Norte tendrá una navegación interior de más de dos mil leguas por medio de dos grandes ríos y de cinco mares de agua dulce, superior á la de cualquier otro continente.

Excepto, eso sí, la de la América del Sur: la cual cuenta en la comunicación entre el Orinoco, el Casiquiare, el Rionegro y el Amazonas, ya conocida, y las que se consideran posibles entre el Madeira, tributario del Amazones y el Mamoré con el Pilcomayo, tributario del Plata; entre el Tapajos y el Paraguay; y entre el Paraná y el San Francisco, una red de grandes ríos navegables por todo el interior del continente, desde las inmediaciones de Bogotá hasta Buenos Aires, y desde la capital de Bolivia hasta las bocas del Amazonas y del Plata, que no tendrá rival en este planeta.

Á pocos minutos de nuestra salida de Chicago tuvimos la pena de saber que pasábamos por *Pullman-City*, cuando ya no podíamos detenernos para visitar esa interesantísima población.

El célebre inventor de los coches-palacios (1) para ferrocarril ha establecido aquí, por medio de una compañía anónima, una fábrica inmensa de sus vehículos, sobre bases de cooperación con los obreros, los que no bajan de 4,000.

La Compañía les suministra asistencia en un gran hotel, y también da casitas de habitación á las familias que quieren vivir con independencia; sostiene escuelas, salas de asilo para los niños pequeños durante el día, teatro, salón para bailes, conciertos y reuniones públicas, hospital, cementerio, mercado, artículos para vestido, mobiliario y demás servicio doméstico, todo á precios de por mayor y una pequeña comisión; les paga un moderado salario semanal y

(1) Para el viaje de ferrocarril en los Estados Unidos se usan vehículos diversos, de los cuales son más conocidos los siguientes:

1.° El coche común de primera ó segunda clase, con capacidad para 60 y hasta 80 pasajeros. Son cómodos, ventilados, provistos de agua potable, siempre con hielo, aguamanil con jabón y paños de mano muy limpios, y gabinete reservado; pero sin comodidad para dormir.

2.° Coche-salón (drawing-car), en que los asientos son sillones muy cómodos, con resortes que permiten bajar ó levantar el espaldar y un apéndice en donde colocar los pies; de suerte que en esos asientos se puede, al desearlo, tomar posición horizontal. En ellos dan al pasajero una manta abrigada para cubrirse y dormir durante la noche. También se da desayuno, almuerzo, comida y cena, sin parar la marcha.

3.° Coche de camas, que ya he descrito en el capítulo de viaje de Nueva Orleáns á San Luis.

4.° Coche-palacio, de gran tamaño, comunicado con otros

una participación en las utilidades al fin del año. Á los obreros que lo desean, esta participación se les convierte en acciones en la Empresa; pues el pensamien to de la Compañía es transferir lentamente la propiedad de aquélla á los obreros mismos, para ensayar la posibilidad de una nueva organización social en que cada objeto de trabajo y de producción llegue á se propiedad de los trabajadores mismos, sin lucha ni competencia alguna entre el capital y el trabajo, entre los capitalistas y los proletarios. Es esta una obra de grande experimento social.

La Compañía provee abundantemente á las necesidades diarias de sus obreros. El alojamiento es cómodo, bien ventilado, con todas las condiciones higiénicas necesarias; agua con profusión, luz eléctrica y de gas durante la noche; comida abundante y sana; el vestido de buenas telas y á los más bajos precios posibles, pues todo es comprado por mayor; les procura

---

dos inmediatos: el coche principal es un salón muy bien amueblado, que alternativamente puede convertirse en comedor para 20 personas y en dormitorio para otras tantas; otro de los inmediatos es un restaurant con cocina, despensa, bodega y todo lo necesario para proporcionar comidas á los pasajeros sin suspender la marcha del tren; el último es un salón de baño y de aseo, en donde puede tenerse billar ú otros aparatos de recreo. También está destinado á los fumadores. Estos coches se emplean en los largos viajes, de dos ó más días; como el de Nueva York á San Francisco, que dura cinco ó seis, ó el de cualquiera ciudad de los Estados Unidos á México, que es de siete ú ocho. También en los *viajes circulares*, que son vueltas en el interior de los Estados, pasando por varias ciudades; pero conservando siempre la habitación, es decir, la comida y la cama, en el mismo coche: viajes que duran á veces quince ó veinte días seguidos. El coche se convierte en un hotel ambulante.

diversión variada durante la noche, música y recreaciones pacíficas los domingos; se encarga durante las horas de trabajo en las fábricas del cuidado de los niños pequeños, y sostiene escuelas para los que están en estado de recibir educación. Los sitios son alegres, poblados de árboles y flores. Hasta aquí el lado cómodo y satisfactorio para los trabajadores.

En cambio, es obligatorio el ahorro; el obrero está ligado á la Empresa por un año á lo menos, y quizás por más tiempo en la generalidad de los casos; está prohibido en absoluto el consumo de licores y bebidas embriagantes, y en lo relativo á costumbres y policía general, es natural suponer que las reglas son más estrictas que las de la autoridad municipal de los lugares.

Cuál sea el resultado de estos experimentos, es difícil decirlo. En los Estados Unidos hay, al lado de las más ingobernables é ilimitadas codicias, los más altos sentimientos de filantropía y amor á la humanidad. Muy de temerse son, á veces, las empresas de caridad y benevolencia acometidas por desalmados é hipócritas especuladores; pero á las veces también entre los que parecieran especuladores puros, llenos de ambición de riquezas, resultan los actos de desprendimiento y de humanidad más extraordinarios. Hoy hay en ese país dos corrientes contrarias, incomprensibles. La una es la pasión de hacer fortuna por todos los medios imaginables, y fortunas colosales, inmensamente superiores á lo que las más exigentes necesidades de la vida humana puedan requerir: 100, —200, —300.000,000 de pesos. La otra un espíritu de

refusión del individuo en la humanidad entera con sacrificio de todo lo que pudiera ser egoista, de todo lo que es individual. Y á veces esas dos tendencias suelen aparecer en una misma persona. Girard era un especulador, prestador de dinero á interés, en extremo duro, que no rebajó jamás un centavo de intereses á sus deudores, y al propio tiempo daba ejemplo de una caridad ardiente en los días de calamidad pública, hasta el punto de ir personalmente á servir de enfermero en los hospitales en tiempo de epidemia. Ese hombre empleó en vida y legó á su muerte una fortuna de $ 9.000,000 en favor de los establecimientos de educación y de caridad de Filadelfia, Nueva Orleáns y otras ciudades. Peabody, el filántropo más generoso de los tiempos modernos, confesaba que era avaro y que le causaba dolor el gasto más pequeño, por lo cual se impuso en castigo dar buenas comidas todas las semanas y gastar sumas extraordinarias en actos de caridad.

El comodoro Vanderbilt, el fundador de una dinastía de cien-millonarios, dejaba vivir á sus hijos en una pobreza vecina de la miseria; pero cuando estalló en 1861 la guerra civil, dirigió al Secretario de la Marina una carta en la que ponía á disposición del gobierno una flota de veinte vapores, en venta, en arrendamiento ó como quisiese, y en caso de que no se les reputase necesarios, rogaba que á lo menos se aceptase como donación suya al pueblo americano el vapor *Vanderbilt*, construído con un gasto de $ 5.000,000 y reputado en esos días como el mejor barco que flotaba en los Océanos.

El hecho es que las asociaciones de vida común y

desprendimiento y abnegación de sí mismo son no poco numerosas en los Estados Unidos, algunas de ellas, como la de los *Tembladores (Shakers)*, por ejemplo, están en plena prosperidad y cuentan ya cerca de un siglo de existencia. La idea de asociación más estrecha entre grandes comunidades ó de ensanche del círculo de la familia á proporciones mucho más extensas, ha dado grandes pasos en el siglo XIX y no puede decirse hasta dónde podrá no llegar. Hay en la humanidad resortes misteriosos que determinan súbitamente las corrientes más contrarias: jamás ha presenciado el mundo actos de ferocidad comparables á los que ponía en práctica la inquisición para asegurar el predominio de una religión de caridad; y, según refiere Stanley, nunca vió un sentimiento de compasión y de caridad más apasionado que entre los caníbales del Congo, cuando vieron hambrientos, enfermos y necesitados de socorro á él y á sus compañeros.

CAPÍTULO XXXI

CINCINNATI

Aspecto general. — Progreso de la población. — Espíritu comercial de sus habitantes. — *Los reporters.* — Entrevista con uno de éstos. — La plaza del agua. — Espléndida fuente. — Cincinnati á vuelo de pájaro. — El Museo de Bellas Artes. — Las manufacturas de la ciudad. — El movimiento comercial. — El Ohio en Cincinnati y su navegación. — El precio de los fletes. — La Cámara de Comercio. — Los puentes sobre el Ohio. — Covington y Newport. — Un cuartel americano. — Otra vez los masones.

Llegamos á Cincinnati en la mañana de un día de primavera, despejado, sereno y acariciado por tibias brisas. En pocas horas habíamos atravesado en línea diagonal de NO. á SE. todo el Estado de Indiana, poblado hoy por más de 2.000,000 de habitantes, y penetrado en el ángulo NO. del poderoso Ohio, el tercero de la Unión en población y riqueza, admitido al rango de Estado desde 1802. Cincinnati, la antes *Reina del Oeste*, hoy destronada por San Luis y por Chicago en punto á industrias y número de habitantes, conserva sus títulos en lo que se refiere á la belleza del paisaje que la rodea. Edificada en la orilla oriental, en una vuelta que con curso perezoso describe el gran río que da su nombre al Estado, en me-

dio de un anfiteatro de graciosas colinas de poco más de 100 metros de altura, su espléndido caserío se levanta desde el nivel de las aguas hasta las cumbres del rededor, y se completa en Covington (1) en la orilla derecha del río, perteneciente á Kentucky, al respetable guarismo de 284,000 habitantes en 1880. Hoy debe pasar de 350,000 (2).

Tenía en 1800.	750	habitantes.
En 1810	2,540	—
En 1820	9,602	—
En 1830	24,800	—
En 1840	46,300	—
En 1850	115,400	—
En 1860	161,000	—
En 1870	216,200	—
En 1880	255,139	—

La primera impresión que de ella recibimos fué relativa al espíritu comercial de sus habitantes. Apenas habíamos tomado cuartos en el hotel Burnet, cuando recibimos la visita de un joven comerciante, á quien habían informado que traíamos de Sur América un gran cargamento de maní, y venía á comprárnoslo. Al contestarle que éramos viajeros de mera curiosidad, sin artículo alguno que vender, dudó de nuestra sinceridad y amablemente nos manifestó que, aun cuando fuesen 5 ó 6,000 quintales, podía comprarnos toda la partida, pues negociaba por mayor en esa almendra y estaba dispuesto á pagárnosla al mejor precio del mercado. Cuando al fin logramos conven-

(1) Covington tenía 29,400 en 1880.
(2) El censo de 1890 le da 325,000

cerlo de su error, y á nuestra vez le manifestamos extrañeza de que ese artículo fuese conocido y tan solicitado en los Estados Unidos, nos informó con mucha atención que de él se hacía un uso inmenso en confituras y en salsas para las carnes y el pescado; que en el Estado de Tennessee se le producía en cantidades de 700 á 800,000 quintales por año y que su precio actual era de $ 0-04 á $ 0-05 centavos la libra, si no estoy equivocado. No se manifestó corrido de su engaño; con mucha galantería nos dió la tarjeta y la dirección de su almacén de comercio, nos invitó á ir á inspeccionar sus mercancías y se ofreció á acompañarnos en otros días á visitar la ciudad.

Nos preparábamos ya á salir á recorrer las calles, cuando se anunció otra visita: era el *reporter* de uno de los principales periódicos de la ciudad que venía á tomar noticias de Colombia. Desde Nueva Orleáns habíamos hecho conocimiento de esa costumbre singular de los periodistas americanos de informarse con los viajeros, no sólo de lo relativo al país de éstos, sino de averiguar las impresiones que los Estados Unidos producen en ellos. En Nueva Orleáns habíamos tenido tres visitas de esta clase, dos en San Luis, una en Chicago, y en Cincinnati tuvimos dos. Ordinariamente es un joven bien vestido, agradable é inteligente el que desempeña estas funciones: se insinúa con mucha suavidad, apunta rápidamente en su cartera las respuestas que se le dan, probablemente en caracteres taquigráficos, conversa sobre la política americana y pide la opinión del viajero acerca de las

cuestiones del día. Responde con amabilidad á las preguntas que se le hacen, da informes relativos á la ciudad y los acontecimientos de su país, y á veces suele ser útil para facilitar al viajero la manera de visitar los lugares que desea conocer. No siempre es muy correcto en las versiones que da de sus entrevistas, por lo cual conviene exigirle que antes de dar publicidad á la conversación envíe una prueba en tiras para corregir y rectificar las ideas. Uno de estos *interviewers* en Nueva Orleáns juzgó por mis preguntas acerca de los métodos empleados en la producción de azúcar, que yo sería hacendado, y me preguntó si en efecto lo era. Contestéle que tenía una pequeña propiedad.

— ¡ Ah ! ya sabemos por aquí lo que llaman ustedes pequeña propiedad, exclamó.

Y al siguiente día vi con agradable sorpresa en las tiras de su periódico, que yo era uno de las más grandes hacendados de Sur América, cosa que me era completamente ignorada. Otro me preguntó si tenía participación en la política de Colombia. Contestéle que sí había estado mezclado en otro tiempo en esas cosas de una manera muy subalterna; pero que hacía años estaba retirado á sólo mi trabajo personal, porque en mi país la política no da para vivir. La interpretación que á esta respuesta dió el *reporter* es curiosa.

« Mr. C... decían las tiras de su periódico, es un *politician* importante, y debe de venir encargado de alguna negociación considerable, porque trata de ocultar sus conexiones con la política de su país. »

Si yo hubiese dejado pasar ese párrafo, todos los *reporters* de los 1,500 diarios americanos me hubieran

perseguido á todas horas para arrancarme el secreto. No le aconsejaría yo al general Boulanger venir á pasar algunos de los días de la peregrinación de expectativa que atraviesa, en los Estados Unidos. No lo dejaría vivir tranquilo esa plaga de curiosos, más temibles que los zancudos en el Magdalena ó que los chiribicos en una cama de posada en tierra caliente. Esa es evidentemente una de las esclavitudes de la vida americana de que se quejaba Herbert Spencer con un *interviewer*; pero es una parte del precio á que se compra la libertad. La república necesita la participación de todos, el pensamiento de todos, la discusión incesante sobre los asuntos conexionados con la vida pública; si la esclavitud se acomoda bien con el reposo y el silencio, la libertad, no; las aguas estancadas se descomponen y corrompen; no las bebáis. Bebed de las fuentes rumurosas que forman espumas entre las piedras.

El *reporter*, decía, empezó las preguntas relativas á su país.

— ¿Qué le han parecido á usted los Estados Unidos?

— Un país muy grande, muy rico, muy libre y muy feliz.

— ¿Qué le ha parecido más notable?

— Sus vías de comunicación: sus ferrocarriles, sus vapores en los ríos; su gran producción, la grandiosidad de sus ciudades.

— ¿No ha encontrado usted algo que le cause disgusto ó que le parezca digno de censura?

— Sólo me ha causado extrañeza el sentimiento de

repugnancia ó de desprecio que me ha parecido inspira á la gente de raza blanca la de color oscuro.

— ¿Y por qué extraña usted eso?

— Pues, porque teniendo ustedes que vivir con la gente de color, necesitando de ella, recibiendo de ella cooperación en los trabajos más duros, parecería natural que ustedes le hiciesen justicia admitiéndola sin repugnancia en los teatros, en los hoteles, en las iglesias y en las escuelas, y veo que no es así.

— Según eso, usted se inclina aquí al partido republicano.

— Yo soy un extranjero y no tengo partido en este país; pero en el mío fuí partidario ardiente de la abolición de la esclavitud; veo con placer que allá no se hace diferencia política entre las dos razas, y muy poca en las relaciones sociales. Desde allá seguí con mucho interés los progresos de la emancipación en los Estados Unidos y fuí admirador de Lincoln y Seward, de Greeley y de Sumner, de Stanton y Chase: de todos los hombres que contribuyeron á la libertad de los esclavos y á la reforma de la Constitución en el sentido de darles iguales derechos políticos y civiles.

Cambiando repentinamente de conversación, me preguntó entonces:

— ¿Y qué dice usted de Mr. Cleveland?

Medité un instante mi respuesta y la dí con otra pregunta.

— ¿Para qué desea usted la opinión de un extranjero que acaba de entrar á su país, y que por lo mismo debe carecer de conocimientos suficientes para juzgar del carácter y del valor de ese hombre público?

— Si usted tiene repugnancia á contestar mi pregunta, podemos hablar de otra cosa; pero, si, como yo creo, eso no tiene nada de particular, deme su opinión con franqueza. Á los periodistas nos gusta oír las opiniones de los extranjeros, porque nuestro modo de ver las cosas puede ser interesado ó apasionado, pero el extranjero tiene más imparcialidad y suele considerar las cuestiones por lados nuevos y originales.

— Pues bien, le dije : Mr. Cleveland me gusta mucho. Sus actos públicos parecen partir de un carácter elevado, justiciero é imbuído en las verdaderas ideas americanas.

— ¿ Como cuáles actos ?

— Los relativos á la protección á los indios en la posesión de las tierras de sus reguardos; sus mensajes al Congreso con motivo de los ataques contra los chinos; sus vetos á las leyes de despilfarro del Tesoro con pretexto de pensiones.

— ¿ De suerte que usted opinaría que se le reeligiese para la Presidencia de la Unión?

— Francamente, sí.

— Pero ¿ no sabe usted que Mr. Cleveland es demócrata? Usted acaba de decirme que las ideas de usted son las del partido republicano.

— Sí, señor; en todo lo relativo á conceder igualdad política á la raza africana pertenezco á lo que aquí se llama partido republicano; pero en cuestiones económicas, en lo que llaman ustedes « protección á las industrias americanas », me inclino más bien al demócrata. Soy partidario del libre cambio, y creo que

por hoy esa es la cuestión más grave que hay en este país. La tarifa de aduanas tan alta de ustedes, será á la larga un obstáculo al desarrollo de las industrias en este pueblo. La titulada protección á las manufacturas, protegerá á los dueños de fábricas, á los grandes ricos, que son pocos, con perjuicio de los consumidores pobres, que son los muchos. Yo creo que eso no está en la corrienta verdadera de lo que ustedes llaman « ideas americanas ».

— Usted no es demócrata, tampoco es republicano : entonces es *Mugwump* (1).

— Quizás sí, señor.

— Pero usted olvida que la prosperidad de este país se debe principalmente á nuestras manufacturas, y que éstas no hubieran podido desarrollarse sin una protección en las aduanas contra la competencia de las fábricas inglesas.

— Excúseme usted, señor, yo he creído observar más bien que la prosperidad de los Estados Unidos se debe á sus instituciones liberales; á la división de las tierras baldías en pequeños lotes, al alcance de todo el pueblo; á los productos de su agricultura, que forman las tres cuartas partes de la exportación; á la inmigración extranjera; á las escuelas públicas; á la ausencia de ejército permanente; á las vías de comu-

(1) Este apodo de *Mugwump* fué dado en 1884 á los republicanos que no aceptaron—á causa de algunas acusaciones contra la probidad personal de Mr. Blaine y de disentimiento de opiniones acerca del proteccionismo y de la provisión de los empleos exclusivamente entre los intrigantes políticos — la candidatura de éste, y prefirieron apoyar la de Mr. Cleveland. Los *Mugwumps* equivalen á nuestros antiguos *gólgotas*.

nicación rápidas, que proporcionan transportes baratos y un inmenso comercio interior; á la paz de que ustedes han disfrutado. Ustedes podrían luchar con la competencia inglesa sin necesidad de protección aduanera, á favor de su espíritu mecánico y de ser grandes productores de las materias primeras.

— Decididamente, usted es discípulo de la escuela de Mánchester. Adiós, señor.

Después de media hora de interrogatorio, el *reporter* se retiró y en el acto nos lanzamos á las calles, en las cuales tropezamos á pocos pasos con la *Fuente de la Explanada,* el monumento artístico más notable de la ciudad, y, en su género, uno de los primeros del mundo.

En el centro de una plaza larga y angosta, sombreada por magníficos árboles, y alumbrada con gran número de faroles de gas, se levanta un pavimento de cimento romano de 2 pies de altura, al que se sube por dos escalones y forma un salón abierto ó lugar de paseo para el público, mucho más ancho que nuestro atrio de la Catedral de Bogotá. En el centro hay una fuente monumental de doce metros de altura, compuesta de una ancha base y estanque de pórfido admirablemente labrado, y tres cuerpos de bronce, ó más bien una grande estatua representativa de la idea del agua, montada sobre dos pedestales de bronce. En el primer pedestal, en alto relieve, están representados en sus cuatro caras los cuatro usos principales del agua : fuerza para mover máquinas, navegación, pesca y vapor. Encima hay cuatro grandes recipien-

tes, del centro de los cuales brota una gran columna de agua; entre uno y otro hay nichos adornados con figuras de tamaño natural : de un muchacho que enseña con alegría un gran pescado que acaba de sacar del agua ; de una muchacha que ostenta con orgullo un collar de perlas ; la tercera se aplica al oído un caracol marino y oye el rumor que en él parecen haber dejado las olas, y la cuarta corre con patines en el hielo. De cada una de esas figuras brotan asimismo grandes chorros. Sobre este pedestal se levanta una columna cuadrada que une cuatro grupos de tamaño heroico. El del oriente es una madre que conduce al baño á un pequeñuelo; el de occidente, una muchacha que da de beber á su anciano padre; al norte, un hombre clama al cielo por agua desde el techo de su casa, devorada por las llamas; al sur, un agricultor con arado ya inútil sobre el terrón duro, y un perro que saca la lengua seca de sed, parecen invocar el favor de las nubes para el campo arrasado por el verano. La figura superior, el genio de las aguas, personificado en una mujer cubierta con túnica ligera y con los brazos abiertos, arroja de los dedos y de la palma de las manos una lluvia bienhechora, que cubre con transparente ligero velo de niebla todos los grupos inferiores. El todo es un magnífico idilio, una ferviente oración al Todopoderoso, dispensador del agua á los hombres. Es una obra de arte llena de pensamiento, de unidad de acción y de perfecto acabado en todos sus detalles. Fué fundida en Munich, y se dice que costó más de $ 200,000 á su donador, Mr. Henry Probasco, quien la regaló á la ciudad en

memoria de su cuñado, Mr. Tyler Davidson, que por muchos años tuvo la idea de dotar la ciudad con este monumento, orgullo hoy de los habitantes de Cincinnati.

Esta plaza forma el centro de las líneas de ómnibus, coches y tranvías que recorren la ciudad: en ella tomamos un carro tirado por cable subterráneo, y subimos á una de las colinas del rededor, desde la cual se goza de un suntuoso panorama. Una llanura circular rodeada de colinas en gradería; un valle ameno cruzado en zig-zag por el hermoso río, que tiene allí 300 varas de anchura, en todas direcciones recorrido por vapores, lanchas, canoas y balsas; tres puentes inmensos lo atraviesan dentro de los límites de la ciudad á la cual comunican con Covington y la costa de Kentucky; 172 iglesias levantan á los aires sus elegantes torres; centenares de edificios monumentales alzan sus techos de diversos colores sobre las más modestas casas de habitación: columnas de humo brotan de altísimas chimeneas de las fábricas; calles rectas sombreadas por árboles; parques llenos de verdura y de bosques misteriosos, cortados por carreteras pobladas de diversos vehículos; quintas preciosas blanquean en las faldas de las colinas : bullicio y animación por todas partes.

Tal es el aspecto que presenta Cincinnati. Cubre con su caserío una extensión de 7,500 fanegadas (más de dos leguas cuadradas), y se extiende en la orilla sinuosa del rio por más de tres leguas, ocupadas por muelles, desembarcaderos, fábricas, jardines, huertas y grandes parques. Éstos ocupan sobre el río y en

las colinas un área de 1,500 fanegadas, ó tres veces la superficie de Bogotá.

En otra ocasión tomamos un coche y dimos una vuelta por las calles, parques, cementerios y lugares principales de la ciudad. Visitamos el jardín zoológico, que exhibe cosa de 900 animales raros de todas partes del mundo, en el cual recuerdo haber visto un gallo y una gallina del tamaño de un pavo, y un pavo casi tan grande como un avestruz, elefantes, leones, tigres, panteras, cebras, burros salvajes africanos de tamaño muy respetable, más respetables aún por su ferocidad indomable, y una variedad muy grande de aves de canto, de pluma y de otras cualidades notables; la Academia de Bellas Artes recién construída á iniciativa de un rico filántropo, Mr. Charles W. West, quien donó $ 150,000 para la construcción del edificio, con la condición de que otros donasen otro tanto, condición realizada en el acto, y de que la ciudad diese terreno en un sitio adecuado, lo que también se realizó con generosidad. Mr. West regaló entonces otros $ 150,000 para iniciar la formación de un fundo permanente destinado á su conservación y adelanto. Aunque abierto apenas en 1886, ya tenía el salón de pintura cerca de 300 cuadros, al óleo casi todos, regalados los más por los ricos de la ciudad, entre los que descuella el nombre de Mr. Ruben R. Springer, quien parece haber legado al establecimiento una colección notable de más de 100 cuadros; otros muchos eran simplemente prestados.

Domina en estas galerías la escuela alemana, algo se encuentra de pintores belgas, muy poco de la es-

cuela francesa y tan sólo muestras de la inglesa y española; lo que se explica por pertenecer á la inmigración alemana más de la tercera parte de la población de Cincinnati. Los cuadros de paisaje forman la variedad más numerosa, como que es también la preferida por el gusto americano, todavía en la infancia. Los pintores modernos cuyas obras están en mayoría son Achenbach de la escuela de Düsseldorf y Lessing (Carlos Federico), de la de Berlín, J. W. Schirmer y Kuaw. Los grandes pintores del Renacimiento, en lo general están representados por copias, y de los modernos sólo vi cuadros de Bouguerau, Frère, Gude (Hans)—nuruego, Leutze (alemán establecido en Filadelfia), Müller, y Verboeckhoven (belgas), West (americano establecido en Londres), Courbet, Corot (Juan Bautista), Vernet (Horacio), Madrazo, y dibujos á lápiz de Meissonier y de Zamacois. Pintores americanos, todavía pocos; pero éstos se anuncian con aptitudes notables.

Hay dos *Rubens*, una *Crucifixión* de Alonso Cano, un *Carlo Dolci*, un *Hobbema*, un *Jordaens*, un *Maratta*, un *Rembrandt* (retrato), y un *Tintoreto*, procedente de una iglesia de México, de donde fué robado por un soldado francés durante el imperio de Maximiliano. Gran número de cuadros procede de autores desconocidos.

El edificio fué empezado en 1881, abierto al público en 1886, y me causó asombro encontrar tantas obras de arte sólo un año después. La parte construída costó $ 330,000, y aun faltaba una de las alas; con la compra de algunos cuadros el desembolso montaba ya

á $ 450,000, obtenidos por contribuciones voluntarias.

El inmenso número de establecimientos de caridad, instrucción, adorno y comodidad pública, costeados por particulares, y las instituciones del mismo género sostenidas con rentas de la ciudad, dan idea de una riqueza enorme. Quise averiguar los orígenes de ella, y en una publicación reciente de estadística, cuidadosamente compilada por la Cámara de Comercio, encontré los datos que deseaba.

La producción manufacturera subió á $ 200.357,000 en 1883, entre los siguientes principales artículos :

Licores destilados y fermentados. . .	$ 30.597,000
Manufacturas de hierro.	25.986,000
— alimenticias	25.426,000
Vestidos.	21.394,000
Manufacturas de madera	20.392,000
— de cuero	12.573,000
Jabón y alumbrado.	10.730,000
Carros, carruajes, etc.	10.154,000
Manufacturas de otros metales.	6.845,000
Papel	5.315,000
Libros, peródicos y publicaciones. . .	4.666,000
Drogas y sustancias químicas.	4.658,000
Manufacturas de tabaco.	4.367,000
— de piedra y de loza. . .	4.313,000
Tejidos de algodón, lana, lino, etc. . .	1.996.000
Artículos de bellas artes.	899.000
Pastas de libros, y libros en blanco. . .	448,000
Miscelánea.	9.591,000

El número de obreros empleados en estas manufacturas subió en el mismo año á 91,761, ó sea la ter-

cera parte de la población de la ciudad : guarismo muy alto, porque si se le adiciona el número de trabajadores en las industrias de comercio y de acarreo y en las profesiones que sólo concurren indirectamente á la producción, como abogados, médicos, músicos, actores, empleados y sirvientes domésticos, resultará que más de la mitad de la población de Cincinnati es productora. Ahora bien : el cálculo general que se hace en los Estados Unidos es, que de cada tres habitantes sólo uno es productor, pues los dos restantes son mujeres, niños, ancianos ó inválidos exentos de las tareas del trabajo.

Llama la atención en el cuadro anterior la enorme suma de la producción de licores y bebidas fermentadas, la más alta entre todas, y equivalente á $ 120 por cabeza de población. Esta partida se descompone así :

Licores destilados (alcohol)	52.000,000	de litros,	$ 11.830,000
id. rectificados (whiskey, etc.) . . .	52.500,000	—	11.255,000
Cerveza	128.000,000	—	6.232,000
Vinos	.....	—	150,000

Sobre la producción de estas bebidas cobra el Gobierno Federal un derecho de sisa, de $ 7.400,000 sobre los destilados y de cerca de $ 800,000 sobre la cerveza; sea 7¼ centavos sobre cada litro de licores y $\frac{2}{3}$ de centavo sobre cada litro de cerveza. Es probable que la ciudad haya establecido ó establezca otro impuesto sobre la venta por menor de estas bebidas, que no bajará de $ 1.500,000 á $ 2.000,000 anuales.

El movimiento comercial de Cincinnati, es decir, el valor de los productos que recibe de fuera y el de

los que despacha á consumirse en otros lugares, sube á $ 500.000,000 anuales, asi :

1884. — Entradas . . . . . $ 247.347,134
Salidas 253.260,366

En estos guarismos puede observarse que el valor de los artículos recibidos, transformado en las manufacturas, aumentó de valor lo suficiente para proveer á todos los consumos de los habitantes y para proporcionar, con el residuo, lo necesario para enviar á otros lugar es un valor mayor aún que el de las entradas.

Cincinnati tiene en el río Ohio su principal ventaja, acompañada, sin embargo, de algunos inconvenientes. Situada, poco más ó menos, á la mitad del curso navegable de este río, entre Pittsburgo en la parte superior y Cairo en la boca de Mississippi — es decir, como el pueblo de Carare en el Magdalena — las 300 leguas navegables de él, y otras tantas quizás de sus tributarios, forman naturalmente la vía de comunicación más barata. Con ella se ahorró en un principio la necesidad de la construcción costosa de ferrocarriles para su comercio; pero al propio tiempo sirve de obstáculo para construírlos, á causa de la competencia que les hace en los transportes.

Ahora bien : esa ventaja sería inmensa si el río fuese cómodamente navegable todo el año; pero está lejos de ser así. Desde principios de este siglo una frase de Jefferson caracterizó la naturaleza del Ohio, diciendo que « sería un río admirable si no estuviese seco en los veranos y helado en los inviernos ». Y tiene esto mucho de verdad. Durante los veranos se

seca hasta el punto de que en Cincinnati sólo ofrece á veces á los vapores, en julio ó agosto, un fondo de dos pies, mientras que en los inviernos sube hasta 50 ó 60, y en 1885 llegó á subir hasta 71. Además, desde mediados de noviembre empieza á helarse, lo cual cierra la navegación ordinariamente hasta mediados de marzo ó principios de abril. Así, sólo presta servicio durante cinco ó seis meses del año. Se ve, pues, que sus condiciones de navegabilidad son notablemente inferiores á las de nuestro Magdalena.

Esta dificultad, lo mismo que entre nosotros, obliga á tener varias clases de vehículos adaptados á los diversos estados del caudal de las aguas. En primer lugar hay vapores para pasajeros y carga, y simples remolcadores de botes y balsas que no pueden llevar pasajeros. En segundo lugar, unos y otros son de diverso tamaño y fuerza para adaptarse á la parte alta y á la baja, á los tributarios y al río principal. Estos vehículos se dividen en las siguientes proporciones :

Vapores para pasajeros y carga.		
De menos de 400 toneladas	41	
Entre 400 y 800	23	
De más de 800.	14	78
Remolcadores.		
De menos de 200 toneladas. . . .	68	
De 200 á 500	52	
De más de 500	10	130
Total de vehículos de vapor. .		208

La capacidad de estos vapores representaba, en 1885, 65,000 toneladas, que es un total doce ó catorce

veces mayor que los de nuestro Magdalena; pero debe tenerse en cuenta que en el valle del Ohio hay, además, líneas de ferrocarriles paralelas al río que prestan servicio en adición á este.

Los vapores hacen once ó doce viajes por año, en término medio, porque las entradas de ellos á Cincinnati en los años de 1882 á 1885 dan un término medio de 2,250 en el año, ó sea una entrada diaria de 12 ó 14, pues la navegación no dura más de 150 á 180 días en el año.

Estos cambios en el fondo del río son en extremo perjudiciales en el Ohio. Cuando la seca ó el hielo sobrevienen, quedan varados los vapores y detenidos pasajeros y mercancías, por días y aún semanas enteras, ó es necesario, cuando se puede, transbordar á la orilla en busca de ferrocarriles para continuar el viaje. Ya se puede figurar cuántas demoras, recargo de gastos y perturbación en los cálculos de las operaciones comerciales no surgirán de estos accidentes. Los naufragios é incendios son frecuentes. En 1885 se perdieron 7 vapores con un tonelaje total de 4,395: de ellos, 4 incendiados y 3 hundidos en el río; es decir, 3¼ por 100 de riesgo total, aparte de averías parciales.

Si hubiese alguna regularidad en el alza y la baja, en el hielo y el deshielo de las aguas, el mal sería menor; pero en ocasiones el río baja súbitamente cuando menos se espera, y los bancos de hielo vienen asimismo, de repente, con los cambios caprichosos de la temperatura en los Alleghanies, en donde el río y sus tributarios tienen su origen. Estos bancos son más

peligrosos aún que los troncos ocultos debajo de la corriente, muy comunes también en el Ohio. Si á todas estas causas se agrega la impaciencia, el deseo de andar aprisa del carácter americano, se comprenderá que la navegación de este río no es lo más cómoda ni lo más segura.

Así, la competencia de los ferrocarriles, que pueden caminar de día y de noche durante todo el año, empieza á triunfar sobre los vapores del río. Éstos se contaban en un término medio de 250 en los años de 1850 á 1860, con una capacidad de 50 á 80,000 toneladas; entre 1860 y 1870 el número de vapores subió á 300, poco más ó menos, y el tonelaje descendió á 40 ó 60,000; últimamente el tonelaje y el número de vapores han bajado á 200 los últimos y 65 ó 70,000 el primero. Los ferrocarriles sí han aumentado enormemente en todas direcciones, y acabarán por absorber todo el tráfico; pero la navegación del río será siempre un competidor y regulador de los fletes y ejercerá por este medio su benéfica influencia.

Así, el de un barril de harina (200 libras) de Cincinnati á Atlanta (Georgia) y á Charleston (Carolina del Sur), lugares adonde sólo se puede ir en rieles, fué en 1885, de 36 á 54 centavos, predominando la última rata en la mayor parte del año; pero á Menfis (Mississippi) y á Nueva Orleáns, ciudades más distantes, pero accesibles tanto por riel como por el río, los fletes bajaron á 26 y 30 centavos á la primera y hasta 39 y 44 á la segunda. La transportación por camino de hierro bajó, respecto de Nueva Orleáns, de 56 á 44 centavos, y por el río de 48 á 39 : precio

baratísimo para una distancia de más de 500 leguas.

¡ Qué contraste con el gasto de nuestras vías comerciales, en la principal de las cuales, — la de Honda á Facatativá, — cuesta en estos momentos el transporte de un barril de harina, en sólo 15 leguas, $ 12-80 (doce pesos ochenta centavos)! En los Estados Unidos cuesta 1 milésimo por legua el transporte de lo que aquí 800 milésimos ú 80 centavos. Son duras, vergonzosas, odiosas, estas comparaciones; pero las hago para llamar la atención de nuestros capitalistas, hacia la necesidad de invertir su dinero en las empresas de vías de comunicación; al deber de asociarse y aunar los esfuerzos para resolver el problema de que depende principalmente el trabajo y la riqueza de todos; del Gobierno, para ver si algún día se prescinde de consideraciones mezquinas al tratar de esta clase de obras, y se las protege, dándoles seguridad siquiera, con resolución y buena fe.

Ya que menciono la necesidad de asociación franca y liberal entre nuestros capitalistas, daré alguna noticia de una de las de Cincinnati, á cuyos trabajos soy deudor de los pormenores que estoy dando acerca del comercio de esa ciudad : me refiero á la *Cámara de Comercio.*

Fórmase ésta de los elegidos por la Asociación General de los comerciantes, con tres objetos principales :

A. Procurar conciliación y avenimiento amigable en todos los disentimientos que surjan con motivo de negocios comerciales. Y esto á fin de evitar litigios judiciales interminables, y excesivamente costosos por las retribuciones de los abogados.

B. Tomar conocimiento de los hechos relativos al comercio, y reunirlos en estadísticas bien preparadas que se publican en un tomo todos las años. Comprende este trabajo la cantidad introducida, la consumida y la reexportada de todos los artículos principales de producción comercial ó manufacturera; sus calidades, precios, fletes, almacenajes, gastos de comisión, etc. El movimiento de vehículos de todas clases, los negocios de los Bancos, Compañías de Seguros, etc. La *Cámara de Comercio* nombra el Superintendente de la Bolsa, el cual vigila y lleva registro, publicado día por día, de todas sus operaciones.

El objeto de esta vigilancia es dar un carácter honorable y serio á todas las transacciones, levantar el nivel moral de la clase comerciante.

C. Estudiar los intereses comerciales de la ciudad, discutir las empresas y operaciones nuevas, fomentarlas y ayudarlas. Defender estos intereses ante el público y las autoridades.

Las publicaciones de esta institución, de las cuales me fué regalado el volumen correspondiente á 1886, dan idea de todo el comercio de Cincinnati, desde los artículos más considerables hasta los que parecieran de menor interés, con expresión de sus procedencias, de sus precios, semana por semana, de las causas que han determinado el alza ó la baja de los valores, del precio de los fletes de río y de ferrocarril, del precio de los jornales, y con una comparación de todos estos hechos con los respectivos en los cuarenta ó cincuenta años anteriores; en una palabra : analizan el movimiento industrial de la ciudad en todos sus porme-

nores. ¡Ah! ¡Si algo de ese espíritu ilustrado, de esa cooperación universal de todos en favor de todos tuviésemos algún día entre nosotros!

Esos trabajos se sostienen con una cotización de todos sus miembros, de $ 10 por derecho de iniciación, y de $ 30 anuales por socio activo : contribución que debe alcanzar á sumas muy considerables, pues en 1886 habían comprado en $ 100,000 un magnífico local para celebrar sus reuniones.

Tres puentes sobre el Ohio comunican la ciudad con la orilla opuesta, en donde principia el territorio de Kentucky. El principal de ellos arranca á 120 metros de la orilla, atraviesa una de las calles de la ciudad á 4,50 metros de altura, y se lanza á la opuesta ribera, sostenido por cables de alambre, en un salto prodigioso de 290 metros, entre dos altas torres de cal y canto. Se dice que es el puente colgante de más grandes proporciones que hay en el mundo. Tiene dos pisos : el inferior, con doble carrilera para los ferrocarriles; el superior, con vías separadas para los carruajes y los jinetes, y doble vía para la gente de á pie : su anchura es de 10 metros. La vista que desde él se goza sobre las dos ciudades, el río y el anfiteatro que las rodea, no puede ser más bella. Los otros puentes, en las extremidades inferior y superior de la ciudad, son también estructuras grandiosas, que dan paso á otros ferrocarriles, y causaron el gasto de millones de pesos.

Covington, la ciudad kentuckiana, tenía 29,000 habitantes en 1880, y es también muy hermosa : gran

número de habitantes de Cincinnati tiene allí sus casas ó quintas de recreo construídas con más amplitud, en medio de pequeños parques cubiertos de hermosas arboledas. También se encuentra al otro lado del río, separada de Covington por el río Licking, la pequeña ciudad de Newport, de 16 á 20,000 habitantes, vecinos de Cincinnati en su mayor parte.

Allí vimos por primera y casi única vez en los Estados Unidos un cuartel y algunos soldados del Gobieno Nacional. Me dió curiosidad saber cuántos había en ese puesto militar, que debió de construírse durante la guerra de secesión. Como se sabe, el Estado de Kentucky admitía la esclavitud, y tenía en favor de esta institución muchos partidarios. El cuartel debió de construírse para mantener alguna guarnición federal contra las tendencias separatistas. Es un espacioso edificio rodeado de árboles, en una prominencia del terreno inmediata al río, en medio de una hermosa explanada. Pregunté, pues, al postillón, cuánta fuerza había allí estacionada: éste transmitió mi pregunta al centinela, quien, con admiración mía, echó su fusil al hombro, dando una recia palmada en la culata, y con aire marcial, pero lleno de atención, contestó:

— Diez y siete hombres, señor.

— Pero hombre, dije al postillón, ¿de qué pueden servir diez y siete soldaditos?

Sonrióse y se limitó á replicar:

— Con eso basta y sobra: aquí no nos gusta ver soldados.

Fueron los únicos del ejército permanente de la Unión que vi en una correría de más de 1,000 leguas

al través del territorio. Esas palabras quedaron resonándome en el cerebro por largo rato.

Otra vez atrajo mi atención en las calles la poderosa organización que en los Estados Unidos tienen las asociaciones masónicas. En un paseo de unas pocas horas habíamos tropezado con dos grandes edificios destinados á lugares y reuniones masónicas, lo que nos condujo á tomar informes acerca del número de esas sociedades. Había en Cincinnati ocho organizaciones ú órdenes diversas, así:

1.° *Los Masones libres y aceptados.* Tienen diez y seis logias, entre ellas tres de gente de color, con más de 3,000 miembros. Á ellos pertenece un hermoso edificio llamado el *Templo Masónico*, en una de las principales calles de la ciudad, que se dice costó más de $ 200,000.

2.° La sociedad de los *Odd-Fellows* (Hermanos raros), fundada algunos siglos atrás en Inglaterra, exclusivamente por artesanos y agricultores, con el propósito de proporcionarse auxilios recíprocos en caso de enfermedad, y á las viudas y huérfanos en caso de muerte de sus maridos ó padres. En Cincinnati hay 32 de estas logias, y sus afiliados pasaban de 6,000.

3.° *Los Good-Fellows* (Buenos hermanos ó prójimos), quince logias. De 3,500 á 4,000 socios.

4.° *Los Druidas*, 500 miembros.

5.° *La orden independiente de los Foresters.* (Webster es de opinión que este vocablo corresponde en español á *Forastero*). Tiene siete *cortes* ó logias, y su objeto esencial es dar un auxilio de $ 5 semanales á cada

socio enfermo y $ 1,000 á su familia en caso de muerte.

6.° *Los Hibernianos*. Asociación de irlandeses, cuatro logias.

7.° *Los caballeros de Pitias*. Quince logias, 1,500 socios.

8.° *La orden unida de los Pieles-Rojas*. Ocho tribus. Su objeto especial es la protección á los indígenas americanos.

9.° *La Fraternidad de los Ingenieros de Locomotoras*. 150 asociados en Cincinnati. Se extiende, como todas las demás, á toda la Unión. La de esta ciudad fué organizada en 1855, y se dice que en los primeros treinta años de su existencia llevaba distribuidos más de 1.000,000 de pesos en auxilios á los hermanos ó sus familias.

Todas ellas están organizadas sobre las siguientes bases:

Secreto en sus reuniones y en los procedimientos de su gobierno interior.

Protección fraternal en las emergencias y dificultades que ocurran á los socios.

Auxilio eficaz en caso de enfermedad, y socorro á las viudas y huérfanos en caso de muerte.

Respeto absoluto á las esposas é hijas de los asociados.

Banquetes de asistencia general en ciertos días del año.

Resulta que en los Estados Unidos más de la mitad de la población pertenece á afiliaciones de esta especie, cuyo origen se remonta á una grande antigüedad, y en su mayor parte fué determinado por el

deseo de resistir la opresión de los señores feudales en los países europeos.

La libertad é igualdad de que se goza en los Estados Unidos no han disminuído su popularidad. La mayor parte de ellas ha sido introducida por los alemanes; gran número tiene su asiento principal en Inglaterra, y algunas pocas en Francia y España. Están afiliados á ellas hombres de todas las regiones, inclusive la católica, y de todos los partidos, inclusive los más conservadores. Domina en ellas la clase pobre ó intermedia de la sociedad; pero tombién se cuentan algunos raros millonarios entre sus afiliados. Forman un vínculo sociológico, más fuerte que el de la opinión política y que el de la comunidad de creencia religiosa, y en sus filas no hay exclusión de razas, nacionalidades, condiciones sociales, religiones ni profesiones. Al contrario: hay en ellas, al parecer, más filantropía universal y más sentimiento de la unidad de la especie humana, que en ninguna otra asociación de las conocidas. En Europa no han podido combatirlas las leyes más tiránicas ni los monarcas más absolutos. Federico II de Prusia prefirió afiliarse en ellas y hacerse su jefe y protector natural. El príncipe de Gales es hoy el jefe de las logias inglesas. Como es condición requerida en esas asociaciones la moralidad de costumbres bien comprobada con testimonios respetables, el hecho de pertenecer á una de ellas da á las veces pasaporte para entrar en relaciones con las familias de los asociados, y parece que por este aspecto son útiles para los viajeros, á quienes proporcionan medios de adquirir relaciones sociales, no

siempre de fácil acceso en países extraños, y compañía y protección amistosa en caso de enfermedad.

Á pesar de la gran riqueza de esta ciudad, de sus ferrocarriles, bancos, colegios, escuelas, establecimientos de caridad, monumentos públicos, museos y sociedades de progreso, no pude menos de percibir cierta sensación de que Cincinnati no es ya una de las aglomeraciones de más rápido acrecentamiento en la Unión americana. Chicago y San Luis, quizás mejor situadas, le han arrebatado la supremacía en varios ramos industriales; el desarrollo de su población ha sido menor en los últimos treinta años, durante los cuales apenas duplicó sus números, mientras que San Luis los quintuplicó y Chicago los multiplicó por diez y siete. Decadencia iba á decir, pero en los Estados Unidos es desconocida la idea de este vocablo.

CAPÍTULO XXXII

EL ESTADO DE OHIO

Aumento de su población. — Aumento mucho mayor de su riqueza.—Producciones.—*Over-production*.—La lucha por la vida entre diversas naciones.—Producciones nuevas en embrión en los Estados Unidos. — Más azúcar. — De *sorgo* y de remolacha. — La sericicultura. — Los vinos.— La reforma de las razas de ganado. — La producción de leche, queso y mantequilla. — La de carne vacuna. — La alimentación del ganado vacuno. — Las razas mejoradas. — Reminiscencias acerca de esta materia en Colombia.—Las enfermedades del ganado.— La fiebre de Tejas ó la *ranilla*.— El comercio de ganados.

Ohio era, á pesar del rápido incremento de Illinois, el tercero de la Unión. Tiene 39,000 millas cuadradas de superficie, y su primer censo, levantado en 1800, le dió 45,365 habitantes. Admitido á la categoría de Estado en 1802, su población ha seguido esta marcha.

		Aumento.
1800.	45,000	
1810.	230,700	511 por 100
1820.	581,400	252 —
1630	937,900	61 —
1840.	1.519,400	62 —
1850.	1.980,300	30 —
1860.	2.339,500	18 —

		Aumento.
1870.	2.665,200	14 por 100
1880.	3.198,000	20 —
1890.	3.666,700	25 —

De suerte que, casi ha centuplicado su población en los noventa años corridos de este siglo.

La marcha de su riqueza ha seguido en los últimos cuarenta este movimiento:

	Aumento en población.	Riqueza.	Aumento.
1850. . . .	. . . .	$ 504.700,000	. . . .
1860. . . .	18 %	1,193.800,000	138 %
1870. . . .	14 %	2,235.400,000	90 %
1880. . . .	20 %	3,238.000,000	45 %

Así pues, en treinta años ha sextuplicado su población y casi octuplicado su riqueza; la cual era de $ 250 por cabeza en 1850, y de $ 1,110 en 1880.

Sus principales cosechas fueron las siguientes, en 1886, á las cuales agregaré la cantidad y valor por fanegada y el número de éstas sembrado de cada artículo:

Productos.	Valor por cargas de 91/2 arrobas.	Rendimiento por fanegada.	Total cosechado. Cargas.	Número de fanegadas.	Valor total.
Maiz. . .	$ 1.40	16 cargas	24.000,000	1.493,000	$ 33.671,000
Trigo. . . .	3.08	7½ —	10.000,000	1.344,000	29.867,000
Avena. . . .	2.24	16 —	8.000,000	491,800	8.918,000
Papas. . . .	1.60	39 —	2.936,000	73,200	4.862,000
Tabaco. . .	1.75 arr.	76 arrobas	1.413,000 arr.	18,000	2.473,000
Heno. . . .	9.00 ton.	2¹/₅ tonelad.	3.106,000 ton.	1.500,000	27.956,000

El valor total de los principales artículos sube á $ 108.573,000.

Su riqueza animal se compone de los elementos siguientes:

Animales.	Valor por cabeza.	Número de ellos.	Valor total.
Caballos	$ 87.30	723,000	$ 66.132,000
Mulas	89.42	24,724	2.210,000
Vacas de leche .	29.20	783,400	22.877,000
Bueyes, toros y terneros. . . .	25.60	967,500	24.766,000
Ovejas	2.61	4.106,000	10.714,000
Marranos. . . .	5.72	2.668,000	15.261,000

Este total de cerca de $ 140.000,000 debe de dar un rendimiento anual de más de 50 por 100, pues el de las vacas de leche, ovejas y marranos solamente es, poco más ó menos, de 100 por 100 al año.

La explotación de minas de hierro, de carbón mineral y de *gas natural* y la de bosques, es muy considerable; las manufacturas son muy variadas, y su comercio, favorecido por una inmensa red de ferrocarriles, debe de alcanzar á guarismos enormes.

En 1880 era el tercero en población entre todos los Estados; el primero en producción de lana (250,037 quintales); el tercero en la de carbón de mineral (5.932,000 toneladas); el tercero en la producción de trigo (11.500,000 cargas); el tercero en la de mantequilla (676,000 quintales); el tercero en la de papas (3.200,000 cargas) y el quinto en la de manufacturas ($ 348.298,000). Á estos guarismos se les podría agregar hoy, quizás, por el progreso de diez años, un 50 por 100 más.

La creación anual de riqueza en este Estado puede pasar hoy de $ 1,000.000,000, á razón de más de $ 250 por cabeza de población.

Sus principales ciudades son:

Cincinnati. . . .	325,000	habitantes de	1890
Cleveland. . . .	275,000	—	—
Colombus	51,000	habitantes en	1880
Toledo.	50,000	—	—
Dayton.	38,000	—	—
Springfield. . . .	21,000	—	—

Esta misma prosperidad, sin embargo, es causa de un fenómeno económico singular, y es : el exceso de producción sobre el de consumos posibles (*over-production*), de que empiezan á quejarse los americanos en los Estados del Oeste y Noroeste. Este exceso de producción conduce desde luego á la baja de los precios hasta un límite que reduce demasiado la remuneración de los productores. Es verdad que la baratura ensancha el radio de compradores y permite exportar los artículos á los lugares más distantes : á Europa, al Asia, á Sur-América, en donde van á hacer competencia á los trabajadores del mismo género; pero aun esta misma exportación tiene sus límites. La introducción de trigo, maíz, carnes de puerco y de vaca, manteca, queso y mantequilla en la Gran Bretaña, ha hecho bajar allí también el precio de ellos y hecho poco remunerativa la producción en el suelo inglés, gravado con altos arrendamientos por la clase aristocrática propietaria : los arrendatarios ingleses han empezado á renunciar á trabajar y preferido emigrar en grandes números á las riberas americanas, en donde á poco costo y breves años de economías pueden convertirse en propietarios. Con ello ha bajado el valor de las tierras y el precio de los arrendamientos en la

Gran Bretaña, en más de un 30 por 100, en el curso de los últimos treinta años, según se calcula; pero aun así, la competencia americana, que no tiene casi que pagar arrendamientos, aunque sí fletes muy moderados, es todavía muy sensible, mas no lo bastante para levantar los precios en América.

En Francia y Alemania, en donde la influencia política de los propietarios territoriales es más grande quizás que en Inglaterra, han logrado hacer decretar derechos de importación contra los trigos y harinas, y prohibición absoluta á las veces contra las carnes y mantecas de los Estados Unidos, lo cual ha disminuído para éstos la extensión de sus mercados.

En resumen : los Estados Unidos producen ya en cereales y carnes una cantidad no sólo superior á la que pueden consumir en su propio territorio, sino á la que los pueblos extranjeros pueden ó quieren comprarles; ya la agricultura no paga bien sus gastos, ni sostiene el precio de sus tierras, ni enriquece á los cultivadores. La industria americana es tan poderosa, que supera con mucho á la de los pueblos antiguos; mas como para producir es necesario tener compradores, — si en el resto del mundo la actividad industrial no marcha al mismo paso, — forzoso será á los americanos detener el suyo, ó consagrarse á producciones nuevas que puedan servir para otros cambios. La consecuencia que de aquí se desprende es, que un país no puede progresar solo sino en compañía de los demás, que el progreso indefinido de un pueblo requiere el adelanto de otros pueblos en grado igual; en una palabra : que la especie humana está unida por vínculos

de solidaridad en el bien como en el mal, en virtud de los cuales para mantener la prosperidad propia es un deber auxiliar á veces el esfuerzo ajeno. Si los Estados Unidos quieren encontrar más consumidores para sus artículos alimenticios entre las poblaciones europeas, en lugar de cerrar sus puertas á las manufacturas del viejo mundo por medio de una altísima tarifa de aduanas, debieran empezar por abrirlas para hacer posibles los cambios entre unos y otras.

Pero ahora dominan allí otras ideas. Se pretende resolver el problema con la creación de otros artículos, con la diversificación de sus propias industrias. Si esos precios de $ 1-40 por carga de maíz, de $ 3 por carga de trigo, de $ 1-80 por arroba de tabaco, de $ 2 por arroba de algodón limpio de semilla, de $ 1-60 por carga de papas, — no son ya remuneradores, se trata de disminuír la producción de ellos y de ensanchar la de otros productos que en la actualidad necesita pedir al extranjero. Estos nuevos artículos son : azúcar, sedas y vinos.

Los Estados Unidos consumen anualmente algo más de 25.000,000 de quintales de azúcar, y sólo producen poco más de 3.000,000, ó sea la octava parte. El resto por un valor de 80 á $ 100.000,000 anuales, lo introducen de Europa (de remolacha), las Antillas, el Brasil y las Islas de Sandwich. Quisieran producirlo ellos mismos; pero el problema no es tan fácil como á primera vista parece. Sólo de cuatro plantas se le extrae hasta ahora : la caña, la remolacha, el sorgo y una especie de arce. La primera requiere condiciones de temperatura que sólo al sur de Luisiana y de Tejas

se encuentran, pero de donde el clima insalubre rechaza á los trabajadores blancos. Así, la producción es limitada. La remolacha, de la que se extrae ya más de la mitad del azúcar que el mundo consume (250.000,000 de quintales), no tiene la riqueza sacarina suficiente para pagar los gastos que exige su manipulación al bajo precio (3 á 5 centavos la libra), á que ha caído el artículo en los grandes mercados. El rendimiento de la savia del arce (*maple-sugar*), muy útil como producción doméstica en los campos, no llega á las proporciones de un grande artículo de comercio. Se trata, pues, de extraerla de un vegetal nuevo : el sorgo dulce, que nosotros conocemos en Colombia con el nombre de *maiz guineo*.

La caña de esta gramínea puede dar una cantidad considerable de azúcar, aplicarse á la vez como forraje para los ganados, y sus granos como cereal para el consumo de las aves de corral y para el sustento del hombre mismo. La zona cultivable de sorgo en los Estados Unidos es mucho más vasta que la de la caña de azúcar, pues se extiende por todos los del Sur, una gran parte de los del Oeste y Sudoeste, como Tennessee, Kentucky, Missouri, Colorado, Kansas; siendo de esperar que también sea accesible á los de Ohío, Indiana, Illinois y tal vez á Iowa; es decir, á un territorio poblado por cerca de 20.000,000 de habitantes. Según los últimos informes suministrados por el secretario de Agricultura, — que hacen referencia á experimentos dirigidos por la Oficina del ramo desde 1884 para acá — el sorgo puede producir de 20 á 25 quintales de azúcar por fanegada, con una maquinaria

no muy costosa, y el costo de producción puede reducirse á $ 3 por quintal. Así, allá se espera poder producir cantidades suficientes para abastecer al mundo entero, que no es menos la ambición ordinaria de ese pueblo.

La remolacha se empieza á trabajar en California y Pensilvania, con esperanza de extender el cultivo en los Estados del Atlántico y del Oeste.

Empieza también á hacerse ensayos de aplicación del nuevo sistema de extracción del azúcar de la caña del sorgo, por el procedimiento de *difusión* en lugar del de expresión empleado hasta el día: asunto de que dí ya alguna ligera noticia al hablar de las industrias de Luisiana.

La producción de seda ocupa un inmenso espacio en el trabajo del mundo, y en sus variados pormenores se ejercita con interés una de las secciones de la Oficina de Agricultura de Wáshington, sostenida por establecimientos de naturaleza semejante, costeados por los Estados de Pensilvania, Kansas y California; pero esta materia es difícil, y tanto, que Francia é Italia resisten difícilmente la lucha contra la China y el Japón, en donde una práctica de muchos siglos sostiene hasta ahora esa industria contra la competencia del resto del mundo. Los ensayos americanos datan de muchos años atrás y aun no ofrecen resultados perceptibles. El hilaje de la seda es una operación laboriosa que requiere mucha mano de obra: circunstancia que constituye la superioridad de aquellos países en donde los salarios son en extremo bajos,

Á facilitarla con maquinaria se han dirigido los esfuerzos especiales de los americanos; mas aunque desde 1883 Mr. E. W. Serrell, jr., nativo de Nueva York, anunció haber inventado una máquina que, dijo, tendría en la producción de seda la misma influencia que el Cotton-gin en la de algodón, sus resultados no se han visto aún.

Aunque datando de la más remota antigüedad, la industria de los tejidos de seda no es todavía una de las principales en el mundo. La producción de seda en bruto alcanza anualmente á unos 400,000 quintales, por un valor de $ 200.000,000, ó sea $ 500 el quintal. El trabajo de los tejidos debe aumentar á más del doble el valor del artículo.

De los países productores de la materia prima, la China da más de la mitad (210,000 quintales), el Japón 45,000 quintales, la India y Persia sólo 20,000 quintales. El resto es suministrado por Italia (60,000 quintales), Francia (14,000 quintales). Turquía, España, etc., completan el guarismo. Las manufacturas de seda tienen su asiento principal en Francia, en donde representan $ 150.000,000 anuales. Así, no es muy grande para los Estados Unidos el interés de estas empresas.

Mayor es el que promete la producción de vinos, esparcida ya por varios de los Estados del Oeste, principalmente en Missouri, Ohio é Illinois, y más que en ningún otro, en California, cuya producción anual oscila ya entre 80 y 120.000,000 de botellas, parte de la cual va á Francia mismo, á distribuirse con marca de fabricación francesa por todo el mundo.

Lucha industrial de grande interés es ésta en que están entrando los Estados Unidos con los países viejos de Europa, porque en ella no pertenecerá tanto la victoria al que tenga tierras fértiles no apropiadas, como pudiera alegarse en el caso de las de cereales y carnes, sino al que más habilidad muestre en la elección de los suelos y de los climas y en la manipulación química de un líquido expuesto á reacciones muy delicadas.

La cosecha de vinos se estimaba en el mundo, en 1884, en las proporciones siguientes:

Francia	3,173.287,500	litros.
Italia	2,722.500,000	—
España	2,182.500,000	—
Austria-Hungría (Hungría, principalmente)	841.500,000	—
Portugal.	396.000,000	—
Alemania	367.500,000	—
Rusia	346.000,000	—
Chipre	157.500,000	—
Suiza	128.700,000	—
Grecia.	128.700,000	—
Algeria	100.000,000	—
Estados Unidos.	100.000,000	— (1)
Turquía	99.000,000	—
Cabo de Buenaesperanza .	69.300,000	—
Rumania	69.300,000	—
Servia.	49.500,000	—

(1) Este dato es tomado de estadísticas europeas. Las de los Estados Unidos dan un guarismo de 150.000,000 de litros.

Argentina	9.000,000	—
Australia.	8.698,500	—
Chile. (No tengo datos) . .	. . . . .	—
Total.	10,947.986,000	de litros.

Antes de la aparición de la filoxera en Francia (1875), este país producía cerca de las dos terceras partes del vino que consumía el mundo, é Italia y España no alcanzaban á guarismos equivalentes á la mitad, ni tal vez á la tercera parte, de lo que hoy. El término medio de la cosecha francesa podía calcularse en 6,500.000,000 de litros, y el de Italia y España no pasaba de 80 á 90.000,000; pero la enfermedad de las viñas en el primero de estos países ha permitido á los dos últimos tomar un vuelo considerable, del cual quieren participar los Estados Unidos. Estos ocupan hoy el 12° ó 13° lugar en el rango de los productores, pero no es difícil que al fin del siglo se cuenten en segundo ó tercer lugar.

Los productos de la uva alcanzan hoy á 800 ó $ 1,000 millones anuales; pero si los precios hubiesen de bajar y competir sin mucha desventaja con los de la cerveza y la cidra, la demanda de vinos pudiera subir al doble y al triple de lo que es hoy. El vino ligero no ejerce sobre el organismo la influencia enervadora de las facultades mentales propias de la cerveza y de la chicha, y satisface mejor que éstas la propensión irresistible en el hombre á buscar alegría artificial, en compensación de las penas de la vida. Se observa que la embriaguez, vicio que forma hoy uno de los más grandes problemas sociales, es mucho menos sensible en los países qne tienen vino en abundancia,

como Francia, España é Italia, que entre los que hacen uso de otras bebidas, como en la Gran Bretaña, los Estados Unidos, Alemania, Suiza, Suecia y Noruega. En la propagación del uso del vino y del café puede tal vez encontrarse un agente más eficaz que la mera predicación, nula ó poco menos hasta ahora en sus efectos, en el combate entre la felicidad real del trabajo contra la felicidad facticia que ofrece el licor.

Entre las transformaciones del trabajo humano llamadas progreso, hay una que merece mención especial tratándose de Ohio: la mejora de las razas de ganado.

Se sabe que la aplicación dada por Bakewell y los hermanos Collins, en Inglaterra, á la ley biológica de la selección, dió por resultado razas de ganado de precoz desarrollo, y de mayor rendimiento de carne, sebo, leche ó lana. En materia de precocidad se redujo el período de crecimiento de seis y siete años en el ganado vacuno á dos y medio ó tres; en productividad de carne se logró un aumento de catorce ó dieciséis arrobas á más del doble; á cerca del triple la del sebo, y la de leche se la hizo subir, en Holanda primero, y después en donde quiera que se han aplicado métodos semejantes, desde dos ó tres litros por día (obtenidos en Colombia de las razas comunes), hasta ocho ó diez, en circunstancias ordinarias, y hasta cuarenta en las razas escogidas.

Se sabe también que una vez formada una raza de estas condiciones, puede propagársela por cruzamiento con razas inferiores hasta restituir la descendencia al

tipo más elevado, manteniendo constantemente reproductores de raza pura superior.

Si, pues, un rebaño mejorado produce en tres años un valor doble del que antes requería seis, las crías darán un producto bruto cuatro veces mayor; del cual deberá deducirse, eso sí, el aumento de gasto de una mejor alimentación, y el de cuidados más inteligentes á los rebaños.

La aplicación de estos principios en todos los Estados de la Unión, pero principalmente en los de Ohio, Illinois y Kentucky, ha dado resultados extraordinarios. Contrayéndome al primero de éstos, daré algunas noticias acerca de su influencia en la riqueza general del Estado.

Como ya se ha visto, en 1884 Ohio tenía 1.799,816 cabezas de ganado vacuno, y 40 por 100 de ese guarismo consistía en animales de razas mejoradas: Durhams, Angus, Devons, Galloways y Herefords en la línea de animales productores de carne; y Ayrshires, Jerseys y Holstein-Frisians, entre los productores de leche. Entre los primeros predomina la raza de Durham, excepto en algunos condados, en donde todavía se hace uso del buey como animal de trabajo, y son preferidos los Angus (sin cuernos). Entre los segundos era preferida la raza de Jersey; pero últimamente la experiencia parece haber demostrado la superioridad de la de *Holstein-Frisia*, la cual en los últimos años se ha propagado con más rapidez que ninguna otra; sin duda porque la lechería ha llegado á ser uno de los ramos más importantes de la agricultura nacional. Bastará decir á este respecto que la producción de leche al-

canza un valor mayor que el de la cosecha de algodón, que es de $ 250.000,000, algo mayor que el de la cosecha de trigo ($ 320.000,000), y apenas inferior al de la del maíz ($ 700.000,000), pues se la computa en cerca de $ 500.000,000 anuales.

No hay estadísticas acerca de la producción especial de estos rebaños de raza mejorada; pero la influencia de ellos en la producción general puede observarse en los datos siguientes:

La producción de mantequilla en el estado de Ohio alcanzó, en 1870, á 50.268,000 libras, y cada vaca produjo, por término medio anual, 76.81 libras.

La de 1880 subió á 69.722,000 libras, y la de cada vaca á 90.9.

La de queso en el mismo Estado, en 1870, fué de 24.153,000 libras y cada vaca rendía, en término medio, 36.8 libras.

En 1880 subía á 32.531,000 libras, y á 42.9 libras por vaca.

Se cree, sin embargo, que estos datos son deficientes y que en ellos sólo se da el producto de las grandes factorías, omitiendo el de las haciendas y estancias para el consumo directo de las familias: consumo que es de muy notable consideración.

La producción de queso ha sido considerablemente aumentada en los últimos veinticinco años con el establecimiento de grandes fábricas centrales, por medio de la asociación de los criadores. En el medio de los hatos de vacas una asociación independiente se encarga de recibir la leche ordeñada en todos ellos para convertirla en mantequilla y queso, por medio de

procedimientos científicamente ordenados, provistos de todos los elementos necesarios para asegurar en primer lugar el aseo más perfecto de todas las manipulaciones: circunstancia de que depende esencialmente el mayor rendimiento. En segundo lugar, grandes cuartos, provistos de aparatos para obtener artificialmente en toda estación la temperatura favorable á la separación de la crema y del queso, que es la de 14° centígrados; en tercer lugar, almacenes adecuados para conservar, curar y empacar para el transporte á lugares distantes el artículo así obtenido. Se sabe que la curación del queso requiere una temperatura uniforme de 16° centígrados.

La fabricación de mantequilla y queso es una operación delicada, en la que es preciso evitar todo lo que puede alterar las modificaciones físicas y químicas necesarias para obtener el mayor producto posible. Eso requiere grandes edificios científicamente construídos, vasos conservados con extraordinaria limpieza, operarios acostumbrados al manejo del termómetro y poseedores de nociones físicas y químicas que están fuera del alcance de jornaleros ordinarios. Todas estas condiciones, muy difíciles de llenar por los hacendados y estancieros, pueden ser observadas con minuciosidad en un establecimiento especial en donde se trabaja con la leche de mil ó dos mil vacas á un tiempo. El valor de la leche de cada hacienda es cuidadosamente establecido por medio del lactómetro, y terminadas las operaciones de la fabricación de mantequilla y queso, á cada cual se le asigna y entrega la parte que le corresponde, ó bien el establecimiento

realiza los productos y da á cada hacendado la cuota que le pertenece. Con este sistema se obtienen productos en mayor cantidad, de mejor calidad y ahorrando á los criadores los gastos de instalación y los cuidados que esta industria requiere. Al propio tiempo la comparación diaria del rendimiento de la leche de las diversas haciendas, conduce al estudio de las condiciones de la industria de lechería, á saber: la raza de las vacas, la alimentación de ellas y los cuidados especiales que requieren.

Para ahorrar el gasto de transporte de la leche á la oficina central, se acostumbra en algunas partes enviarla por medio de tubería de hierro desde el lugar en que se la ordeña.

Estos establecimientos son una aplicación fecunda de dos principios económicos que gobiernan hoy todas las industrias: la asociación de los trabajadores y la división del trabajo.

En materia de producción de carne los progresos no pueden expresarse con claridad en guarismos; pero mencionaré los siguientes resultados:

Ahora quince años la edad á que ordinariamente se llevaban los novillos á la carnicería era la de cuatro á seis años. Hoy es la de dos á cuatro, siendo la de dos la más general.

El peso vivo de los novillos de carnicería es hoy de 1,000 á 1,300 libras, y se calcula que dan un 65 por 100 de peso neto: es decir, de 25 á 35 arrobas netas de carne y sebo. El peso vivo de los bueyes es de 1,500 á 1,800 libras; de suerte que el neto será de 45 á 50

arrobas; pero los de razas mejoradas dan con frecuencia 2,500 libras (100 arrobas) de peso bruto y hasta 64 arrobas de peso neto.

El precio del ganado gordo oscila, según calidad, entre 4 y 5½ centavos por libra sobre el peso vivo; y el precio medio de los novillos de Ohio era de $ 46, en 1887: lo que da un peso vivo de 950 libras ó 23 arrobas de peso útil; probablemente 20 arrobas de carne y 3 de sebo. Debe además tenerse en cuenta que este es un promedio entre animales de uno, dos y tres años de edad, la mayor parte de los cuales es la de dos años, y sólo un 40 por 100 de raza mejorada.

También debe tenerse presente, por otra parte, la superior alimentación que se da á estos ganados, compuesta de pasto natural, en los meses de mayo á julio, maíz en grano, y la caña de éste, heno en los meses de otoño, invierno y primavera, tortas de semilla de algodón (allá reputado como el mejor alimento, sobre todo para la producción de mantequilla), salvado y residuos de las cervecerías y destilaciones. Quizás esta mejor alimentación produzca á su vez una carne más alimenticia para el hombre.

La ración ordinaria de un novillo en ceba es la siguiente:

De carga y media á dos cargas de maíz en grano por mes; es decir, de 12 á 15 libras al día.

Pasto natural á razón de 1½ fanegadas por cabeza.

En los meses de invierno, otoño y primavera, cuando no hay pasto fresco en los campos, de 17 á 20 libras de heno por día.

Cuando se les da otros alimentos se disminuye pro-

porcionalmente la ración de heno, ó la de maíz, si éste está caro. Se considera antieconómico darles grano cuando la carga de maíz vale más de $ 1-60; pero en los campos muy rara vez sube de esta tasa.

La ceba dura de tres á seis meses, según la calidad del ganado y la de los pastos, y se calcula que el animal, en buenas condiciones, gana un término medio de 2½ libras por día, ó 3 arrobas al mes.

Juzgo por estos datos que los pastos naturales de esas regiones son inferiores á los nuestros. En los de Guinea y Pará de nuestras tierras calientes, novillos de tres años, flacos al principiar la ceba, pero sanos y ligeramente carnados, dan á los seis ú ocho meses de potrero, con sólo el pasto natural de la dehesa, un aumento de carne y sebo que no se puede estimar en menos de 10 arrobas; es decir, de una arroba á arroba y media por mes. Pero estos cálculos son difíciles entre nosotros, pues aquí no se acostumbra en ninguna parte pesar los novillos, y la diferencia en el peso útil de la res proviene enteramente, en primer lugar de la raza ó procedencia, y en segundo lugar de la calidad de los pastos; sin embargo, he oído expresar el concepto á agricultores muy prácticos, de que, en ciertos potreros de Bojacá, Zipaquirá y Ubaté ganan los novillos, con sólo el pasto natural, hasta tres arrobas de carne y sebo por mes.

La ganancia ordinaria de los cebadores se estima por allá entre $ 8 y $ 12 en novillo: á veces más, cuando está barato el maíz.

También se quejan, como entre nosotros, de que ganancia de los carniceros es mayor que la de los ce-

badores; lo que se explica por el monopolio que las grandes casas de matanza han adquirido, á merced de sus métodos económicos y del inmenso capital con que ejecutan sus operaciones sobre agricultores pobres, sostenidos en sus industrias con capital tomado á interés, ordinariamente á plazos cortos.

Se cree en esos Estados, y esta es una prueba evidente de la influencia de la mejora de las razas, que gana más con lo ceba el toretón de un año que el novillo de dos, y éste que el de tres. De suerte que, á virtud de esta experiencia, la edad á que se mata mayor número de animales es la de dos años. Tampoco se espera allá que el animal adquiera una gran cantidad de sebo, como entre nosotros. En esas regiones vale poco el sebo, frecuentemente menos que la carne, á causa del uso del gas y del petróleo, con los cuales se obtiene una iluminación más barata que la de las velas ó las bujías. También se reputa que cuando el animal ha llegado á cierto estado de gordura asimila menos los alimentos, y resulta ya muy cara la alimentación, que no se compensa con el mayor peso adquirido por el animal.

Otro elemento de cálculo entra por allá en estas operaciones. El estiércol del animal alimentado con grano, y principalmente con semilla de algodón, abona y mejora la condición de los terrenos mucho más que el procedente de pasto natural ó heno. Y se calcula que el solo valor de este abono compensa el gasto de personal en el cuido y pastoreo del ganado.

La Oficina de Agricultura de Wáshington, en su informe anual de 1885 suministra los siguientes datos

acerca del número y valor de los animales de razas puras mejoradas, existentes en los Estados Unidos y registrados en los *herd-books* de los Estados.

	Número.	Valor de cada animal
Angus.	3,500	$ 300
Ayrshire.	12,867	100
Devon.	10,187	81
Guernesey.	4,947	149
Hereford.	14,000	300
Holstein-Frisia.	21,138	200
Jersey.	51,000	...

No dan noticia de los Durhams, por ser inmenso el número y ser la raza más antigua y más propagada desde tiempos en que no se llevaba registro de ella.

Tampoco la dan de las razas francesas (principalmente de Normandía), suizas y otras, muy estimadas también, por falta de datos enteramente fidedignos.

Los números anteriores se refieren á animales de raza pura. El de mestizos de media sangre ó más de media sangre, ascendía en todos los Estados Unidos en 1884, á 7.723,000 sobre un total de ganado vacuno de 42.547,000; es decir, más de una sexta parte. La calidad de este ganado mejorado depende, desde luego, del estado de la raza nativa con quien se verifica el cruzamiento. En los Estados del Norte y de Nueva Inglaterra, en donde la raza estaba en buen estado, los mestizos de razas europeas mejoradas son muy buenos. En los del Sur, en donde las crías eran de inferior calidad, no lo son tanto. Y en Tejas, en donde los rebaños pacían en inmensas manadas en pastos de sabana de mala calidad, y eran apenas comparables con

nuestras crías del Tolima, la raza mezclada es fuerte, menos exigente, pero muy inferior á las otras en rendimiento de carne y leche.

Para que se juzgue de la idea que últimamente se tiene en los Estados Unidos de las diferentes razas europeas, daré el pormenor de la importación de reproductores hecha en los años de 1885 y 1886.

Razas europeas.	Número de animales importados.—1885.	1886
Holstein-Frisia (raza de leche).	1,133	99
Ost-Frisia.	26	...
Galloway (Escocia).	236	120
Jersey (de leche).	170	66
Angus (Escocia) (de trabajo, sin cuernos).	142	26
Hereford	98	43
Guernesey.	54	6
Durham.	44	107
Ayrshires.	9	1
Suiza (de leche)	5	6
Normandía.	2	3
Red Polled. (?) Roja, sin cuernos (?).	...	116

De estas razas son conocidas entre nosotros, principalmente en el Estado de Cundinamarca, las de *Holstein*, la primera, perteneciente á la rama de *Short-Horns*, importada al país por el señor Mauricio Uribe, inteligentemente propagada por el señor Eduardo Sayer; la de *Angus*, introducida por los señores José María y Enrique Cortés; la de *Hereford*, traída desde 1846 por el señor Enrique París; la de *Frisia*, por los señores Aníbal Bermúdez y Eustasio Santamaría; la de *Durham* inglesa, por los señores Carlos Urdaneta,

Eduardo Sayer, Carlos Michelsen, Manuel Vicente Umaña y Evaristo de Latorre (quien la propagó en el Alto Magdalena); la de *Durham* francesa, por el señor Francisco A. Uribe; la de *Normandia*, por los señores Julio Barriga, Carlos H. Simonds, Enrique Carrizosa y José Camacho Roldán; la de *Alderney*, por el señor Daniel O'Leary; y la de *Jersey*, llevada á Medellín por el señor Luciano Restrepo; é ignoro si algunas otras; pero con excepción del señor Eduardo Sayer, y tal vez dos ó tres hacendados más, no se las han dado cuidados suficientes y quizás se las ha dejado degenerar por falta de nuevos reproductores de raza pura. Con la raza de leche de origen holandés ignoro si se ha formado algún rebaño, que ya podía ser numeroso. En un país como Bogotá y su comarca, en donde se consume una gran cantidad de leche, á precios que no bajan de 10 centavos, y que suben en ocasiones, como en la actualidad, á 15 centavos el litro, sería una riqueza comparable á una buena mina de oro. En la actualidad los novillos de $\frac{3}{4}$ de sangre de Durham se venden en la carnicería de Bogotá á $ 200 cabeza, y los de $\frac{1}{2}$ sangre de las tierras calientes, en partidas de 50, sé que se han vendido de $ 90 á más de $ 100 cada uno. Para los Estados del Magdalena y Bolívar y los territorios de Casanare y San Martín serían perfectamente adecuados los Durham-Tejas, traídos de Galveston ó de Nueva Orleáns. Eso sería una empresa de inmenso valor para esas regiones.

Muy de desear sería entre nosotros la apertura y conservación de un libro de registro de rebaños de raza mejorada en cada Estado, servido con inteligen-

cia y entera buena fe, á cargo de una especie de notario; pues aquí se paga hasta $ 1,500 y aun $ 2,000 por toretones de año y medio, de raza pura, importados, y de $ 500 á $ 1,000 por los nacidos en el país. Habiendo seguridad de la genealogía, los precios deberían invertirse.

Volviendo á los Estados Unidos: la producción de leche en todo el país la computa la Oficina de Agricultura de Wáshington, en el informe anual de 1885, en más de 300 millones de pesos, tomando por base los datos siguientes:

Número de vacas consagradas á la lechería. .	16.000,000
Cantidad de leche producida por cada vaca, 350 galones, ó 1,600 litros en el año, ó menos de 5 litros por día en 300 días de lactancia, galones	5,600.000,000
Cantidad de mantequilla producida, quintales .	11.000,000
» de queso, quintales.	4.000,000
Leche consumida en estado natural, galones. .	2,013.000,000
Avaluando á $ 20 el quintal de mantequilla, 11 millones dan. . . . . $	220.000,000
Avaluando á $ 12 el quintal de queso	48.000,000
» á 12 centavos el galón de leche para el consumo de las ciudades y los campos, 2,013.000,000 de galones producen.	54.250,000
Total producto de la lechería en la Unión. . $	322.250,000

En 1888 se le calculó en más de $ 500 millones.

El consumo de mantequilla es enorme en los Estados Unidos. Se le calcula en 17 libras por persona y por año, mientras que en los países europeos sólo alcanza á 13 libras en Inglaterra, 11 en Suecia y Noruega, 8 en Alemania, 6 en Bélgica y Holanda, 5 en Austria y 4 en Francia.

El producto en mantequilla de cada vaca, que en toda la Unión sólo alcanza á 68 libras por año, puede subir á mucho más con la propagación de la raza ho-

andesa, la cual rinde en Holanda 175 libras por cabeza en término medio.

El consumo de carne es también más alto en los Estados Unidos que en cualquier país europeo. Se le calcula en 120 libras por persona al año, ó más de cinco onzas por día, repartidas así:

Carne vacuna	62	libras.
— de puerco	41	—
— de carnero	14	—
— aves de corral	3	—
	120	
El de Inglaterra se estima en	105	libras.
Francia	74	—
Alemania	69	—
Suecia, Noruega y Dinamarca	69	—
Rusia	48	—
Italia	23	—

Este consumo de 62 libras de carne vacuna por persona y por año da un total de 40.000,000 de quintales, equivalentes á 8.000,000 de cabezas que diesen un término medio de 20 arrobas de carne cada una, y representan, á precio por mayor, $ 400.000,000.

La reproducción de 16.000,000 de vacas de leche debe dar, sin embargo, no menos de 12.000,000 de terneros al año; de suerte que á pesar de su gran consumo y de la exportación, puede aumentar sus crías á razón de 2.000,000 de cabezas al año.

Las grandes crías se encuentran en los siguientes Estados:

Tejas	7.109,000
Iowa	3.305,000

Kansas	2.071,000
Nebraska	1.844,000
Illinois	2.403,000
Ohio	1.799,000
Missouri	2.096,000
Colorado	1.070,000
Nuevo México	1.213,000

Es decir, más de 25.000,000 de cabezas en sólo ocho Estados y un Territorio.

Tejas ha derramado el exceso de sus hatos sobre Kansas, Nuevo México y Colorado, y es el centro principal de producción en todo el Sur; pero es también el foco de donde se propaga en los Estados del Sur y del Oeste esa epizootia conocida con el nombre de *fiebre de Tejas*, entre nosotros con el de *ranilla*, compañera de las sacas de ganado de Casanare y San Martín; en general de las que de un clima cálido pasan á otro frío y viceversa.

Esta enfermedad ha dado origen á graves desavenencias entre los criadores de Tejas y los de los Estados situados hacia el norte. Los primeros necesitan vender su ganado de cualquiera manera, y los segundos lo rechazan prohibiendo su introducción, sujetándola á costosas cuarentenas ó negándole pastaje en sus dehesas. Se sabe que el germen del mal consiste en un parásito que vive sobre los pastos de la región contigua al golfo de México y al Atlántico hasta el grado 34 de latitud norte, que se conserva en los excrementos del animal y sigue viviendo en los vegetales sobre que cae. También se cree que existe en los cascos del animal, cuando, á consecuencia de un viaje largo en

terrenos pedregosos ó cascajosos, durante los calores del verano, se forman pústulas en los pies del ganado: el pus envenena los pastos. La causa principal, sin embargo, parece consistir en un estado atmosférico procedente de emanaciones palúdicas, propio de las regiones anegadizas de las orillas de los ríos ó del mar, que tiene relaciones evidentes con el miasma productor de la fiebre amarilla entre los hombres. Es una región entera infestada, cuyos límites han podido fijarse con bastante aproximación, dentro de la cual existen los gérmenes de la enfermedad, la cual estalla al cambiar de clima la res. Entonces se transmite el contagio á las que pastorean en las mismas dehesas, duermen en los mismos establos ó son transportadas en los mismos buques ó carros de ferrocarril. En ocasiones es causa de pérdidas enormes, sobre todo, con la baja en el valor de los ganados, computada alguna vez en más de $ 50.000,000, en sólo el valle del Mississippi.

El estudio de la enfermedad por las Oficinas de Agricultura nacional y de los Estados ha conducido al conocimiento de ciertos hechos generales, á los que la legislación preventiva de aquéllos ha podido sujetarse para disminuír los efectos del contagio y los de las trabas al comercio de ganados.

1.° Sólo los ganados procedentes de la región infestada por acciones atmosféricas, pueden transmitir con seguridad el contagio á los pastos ó á otros animales.

2.° Una permanencia de sesenta ó noventa días en regiones no infestadas es suficiente para detener el curso de la enfermedad en los animales procedentes

de la región peligrosa, y devolver la salud á los que hubieran podido ser atacados. (Es la misma operación que nosotros llamamos *desbabar.)*

3.° Las heladas del invierno tienen, en lo general (no siempre), la propiedad de matar el parásito en los pastos contagiados y hacer á éstos otra vez inofensivos.

4.° Las sacas de ganado hechas á principios de la primavera á dehesas no contagiadas, pueden ser conducidas después con toda seguridad á otras regiones.

5.° Debe evitarse, en todo lo posible, hacer las sacas durante los fuertes calores del verano. En el Sur de los Estados Unidos, de junio á agosto. En nuestra región oriental, en febrero y marzo.

6.° El viaje de los ganados debe hacerse muy despacio, proporcionándoles medio de comer, beber y dormir durante las noches. El encierro nocturno en corrales estrechos, sucios ó llenos de lodo, es particularmente perjudicial.

Para nosotros es de la mayor importancia seguir con atención estos estudios, porque nuestros centros de provisión de ganado—las llanuras de oriente para los Estados del interior; las de Bolívar para Antioquia y Santander; Patía para el Cauca—son esencialmente productores del mal. Esta debería ser materia de legislación nacional, y la policía del comercio de ganados debería estar inspeccionada, á lo menos, por empleados nacionales. Este es un asunto que afecta, no tan sólo el comercio de ganados y la industria de las crías, sino á la salud pública; porque el consumo de la carne de animales enfermos es en extremo dañoso para el hombre.

Al propio tiempo, el legislador debe estar premunido contra las influencias del interés egoísta de los criadores y cebadores locales, quienes, con el objeto de alejar la competencia de otros ganados y de hacer subir el valor de los suyos, pueden exigir la adopción de medidas restrictivas, inútiles para la salud pública y en extremo gravosas para los consumidores. La tendencia principal de la legislación debiera ser la popularización de las nociones de higiene animal, á fin de acostumbrar á ellas las corrientes comerciales. Debe tenerse presente que no es la *ranilla* la única causa eficiente del mal entre los ganados, sino las aguas corrompidas en las dehesas; la mala alimentación, escasa ó de forrajes dañados; la leche de vacas enfermas ó que beben aguas estancadas ó de albañales inmundos; sobre todas las cuales debe ejercer la policía su vigilancia protectora. Ningún teatro más á propósito para hacer estudios de este género que los Estados centrales del Oeste de la Unión Americana : Missouri, Iowa, Illinois, Indiana y Ohio, adonde afluyen alternativamente ganados del Norte y del Sur, en busca de las inmensas dehesas naturales de sus llanuras onduladas y de la enorme cantidad de maíz que se produce en ellos. Entre estos cinco Estados y el de Kansas se reúne probablemente más de la mitad del ganado que se ceba actualmente en toda la Confederación.

CAPÍTULO XXXIII

PITTSBURGO

El paisaje. — Aspecto distinto del país. — La región minera. — Producciones. — Riqueza. — El gas natural. — El hotel Duquesne. — *Home, sweet home!* — Visita desgraciada á algunas fábricas. — Calor insoportable. — Progreso de Pittsburgo. — Esperanzas.

Unas pocas horas de viaje en ferrocarril nos bastaron para dejar el territorio de Ohio y penetrar en la región montañosa occidental del de Pensilvania. Pasando de la orilla izquierda á la derecha del Ohio sobre un gran puente, nuestra vista se alegró con el espectáculo de montañas inmediatas y paisajes variados, ora á la orilla del río, por el fondo risueño de pequeños valles, bien atravesando las gargantas de los cerros y contemplando perspectivas austeras formadas por un conjunto de rocas, bosques y nubes. En más de 700 leguas de viaje sólo habíamos visto llanuras: ya sentíamos nostalgia, y empezábamos á suspirar por nuestros Andes. Afortunadamente comenzábamos el paso de los Alleghanies, en medio de los cuales está sentada Pittsburgo, en el sitio en que el Alleghany y el Monongahela juntan sus aguas y cambian sus nombres por el de Ohio. Nacen estos dos ríos en aquellas

montañas: hacia el norte el primero, hacia el sur el segundo, de suerte que forman un solo valle de considerable extensión en linea norte-sur: al unirse, como si de la fuerza igual con que verifican su encuentro resolviesen por transacción tomar un término medio, sus corrientes se dirigen hacia el oeste; en el centro de ese valle triangular se levanta la ciudad. Por consiguiente, el paisaje tiene la belleza propia de esas tres facciones de la naturaleza: ríos, valles, montañas.

El caserío, principiado en el ángulo agudo formado por los dos ríos en su confluencia, se ha extendido hasta las colinas que limitan el valle al oriente, y brincado luego á la orilla derecha del Alleghany y á la izquierda del Monongahela, los cuales atraviesa en cinco ó seis magníficos puentes el primero y dos ó tres el segundo. Por todas partes actividad y movimiento: sobre los ríos los vapores, y grandes barcazas llenas de carbón, arrastradas por remolcadores; en tierra, las locomotoras de numerosos ferrocarriles, los tranvías, los ómnibus y los coches. Los alambres de los telégrafos y de los teléfonos sobre los techos de las casas oscurecen el aire. Mil chimeneas altísimas de sus fábricas envían hacia el cielo sus columnas de humo.

El aspecto general de la región ha cambiado del todo. Á la agricultura animada y campos cultivados de las praderas de Illinois, Indiana y Ohio, ha sucedido la fisonomía singular de un país minero. Por todas partes montañas de agrias pendientes llenas de agujeros de las boca-minas; terrenos revolcados; color rojo y amarillo en las faldas de las colinas, señales de

carbón y de hierro por donde quiera; hornos inmensos que despiden llamas y arrojan torrentes de humo por sin número de chimeneas; molinos de viento; canales cubiertos de botes tirados por caballos; grandes acueductos; canteras en explotación; casas de madera de aspecto pobre pero aseado, acompañadas de una pequeña huerta y de un jardincito al frente, á la orilla de los canales y de los ríos; en todas partes pirámides inmensas de carbón y de mineral de hierro. El carbón y el hierro son las divinidades protectoras de la comarca.

Ignoro cuánto sea en toneladas la producción de carbón en el distrito de Pittsburgo; pero su valor que, en 1886 se computaba en más de $ 20.000,000, me hace pensar que no debe de bajar de 10.000,000 el número de aquéllas. La de todo el Estado de Pensilvania pasaba de 40.000,000 de toneladas.

La de hierro fundido alcanzaba á la décima parte de la de toda la Unión; es decir, á más de 600,000 toneladas; pero el consumo de hierro maleable, de todas procedencias, en sus grandes fábricas pasaba de 1.500,000 toneladas : en rieles solamente alcanzó, en 1886, á 1.305,000, y el valor de aquellos á más de $ 40.000,000.

La fabricación de maquinaria para molinos, fábricas de vapor, etc., pasaba de $ 5.000,000.

La de calderas para vapores, locomotoras, etc., formaba artículo aparte por más de $ 2.000,000. La mayor parte de los vapores que navegan el Magdalena son construídos en Pittsburgo.

Veintidós grandes factorías productoras de acero

de Bessemer dan artículos que representaron, en 1886, $ 28.000,000.

La fabricación de puentes de hierro para todos los países del mundo es allí una especialidad, estimada en $ 6.000,000 anuales.

La manufactura, sin embargo, que ofrece rivalizar á todas las demás, es la de vidriería y cristalería. Más de ochenta fábricas de estos artículos dan al consumo efectos de todo género, desde botellas comunes y vidrios planos, hasta los finos servicios para la mesa de los millonarios, por un valor de más de $ 10.000,000, en el año ya mencionado.

Un producto espontáneo de la tierra, perdido antes, aprovechado de pocos años á esta parte, el *gas natural*, ha venido á dar á Pittsburgo una superioridad, no sé si real ó si en parte imaginaria, en la fabricación de estos artículos, así como en los de hierro y acero.

El gas natural y el petróleo son dos elementos de luz y de calor, cuyo descubrimiento, en la segunda mitad de este siglo, ha sido una fuente de comodidad y riqueza inapreciable para el hombre, y ambos han sido encontrados por primera vez en las inmediaciones de aquella ciudad. El petróleo, como es sabido, es un aceite depositado en ciertas partes profundas de la tierra, de donde se le extrae por medio de tubos de hierro hundidos á la profundidad de 200 á 1,000 metros. Asentado y depurado por medio de procedimientos sencillos, arde en mechas de algodón empapadas con él y produce una luz vivísima, en extremo barata: cuarenta, cincuenta ó cien veces mas barata que la

obtenida del sebo en las bujías. Propagado en todo el mundo, pronto llegó á ser uno de los principales artículos de exportación de los Estados Unidos, y aunque en competencia con el gas de carbón, también muy barato, en la producción americana llegó á representar algo como $ 100.000,000 anuales, valor de más de 1,200.000,000 de galones. Después se le ha encontrado en muchas otras partes, sobre todo en Rusia, y la abundancia con que se le ha ofrecido en los mercados ha envilecido sus precios. Un galón de petróleo, que puede dar durante dos meses, encendido cinco horas por noche, una luz equivalente á la de cinco bujías, vale apenas en Oil City ó en Pittsburgo *cinco centavos*. Ya, pues, no es artículo de tanta codicia; pero con él se han levantado en el Estado de Pensilvania numerosas fortunas, que cuentan millones de pesos por decenas en el balance de los libros de cuentas : sobre todo, hombres que anochecían pobres y amanecían millonarios cuando el cincel de la máquina de perforar había tropezado con la fuente del petróleo y traído el precioso artículo á la superficie. Ya hoy no es mina de oro de filón abundante, pero siempre es una riqueza de mucha consideración.

Á ella ha venido á agregarse el gas natural, conocido desde hace más de medio siglo, introducido en la industria, á título de ensayo desde 1874, popularizado con furor desde 1883. El gas producido por la combustión de ciertas variedades de carbón mineral — despojado de algunos principios, utilizables los unos, perjudiciales al hombre otros — constituye un artículo de iluminación importante en las ciudades; de cuya

importancia puede tenerse alguna idea, sabiendo que en Londres, en donde es muy barato el carbón, cuesta la iluminación de las calles públicas cerca de $ 2.500,000 anuales, y más de $ 3.000,000 en la de París. También servirá para juzgar de la importancia de este negocio este dato : la Compañía de Gas de la ciudad de París tuvo en 1880 entradas por valor de $ 17.250,000, y utilidad neta de $ 7.500,000.

Empero, en estas empresas, para obtener el gas, se necesita primero comprar el carbón, quemarlo en grandes hornos provistos de aparatos costosos para generar, purificar, almacenar y enviar el gas á los lugares en que se le ha de consumir; en una palabra: montar á grandes gastos establecimientos complicados. En consecuencia la producción tenía límites intraspasables : sólo podía aplicársela al alumbrado de las calles y casas, pero no á otros usos.

Entonces fué hallado el gas natural. En la perforación de pozos de petróleo solía aparecer un gas que se inflamaba al contacto de la llama. Considerado en un principio como un embarazo perjudical á los trabajos, luego se ensayó su aplicación á los hornos de las ferrerías, y venciéndose al fin las dificultades que para su conducción en tubos de hierro oponía, en 1883 llegó á ser un artículo de consumo general no sólo en las ferrerías y talleres de maquinaria, sino en los usos domésticos de las casas particulares, á las que se le lleva de una manera tan sencilla como el agua de los acueductos. En los primeros alimenta la hoguera de los hornos y da luz para el trabajo nocturno; á las ltimas suministra fuego para las cocinas, calor en

las chimeneas durante los meses de invierno, y alumbrado en todas las piezas por la noche. Tiene la ventaja de ser un agente perfectamente aseado, de fácil manejo por medio de llaves, de no exigir depósitos ni carboneros; se puede graduar á voluntad y no engendra humo como el de carbón.

Para las ferrerías y las fábricas de cristales y vidrios tiene una cualidad inapreciable, y es su pureza : no contiene fósforo ni azufre : la combinación de los cuales, aun en los carbones de mejor calidad, hace quebradizo el hierro ú opaco el vidrio; no tiene gastos de acarreo ni ocupa espacio en el almacenaje. Por medio de tubos cuya colocación es fácil de alterar á voluntad, se le puede poner en el primero ó en el séptimo piso, á derecha ó á izquierda, dentro ó fuera de las piezas. Á pesar de todas estas ventajas su precio se gradúa á la mitad de lo que costaría el carbón mineral en el mismo empleo, y se le calcula en las transacciones no por el número de pies cúbicos, como el gas de carbón, sino por el de toneladas de carbón que desaloja ó reemplaza en el consumo. De esta suerte se computa que en Pittsburgo se ha economizado el de 4.000,000 de éstas, las cuales á su vez no son perdidas : se las ha podido llevar á vender á los vapores del Mississippi, ó á las fábricas de San Luis, Cincinnati, Chicago y Filadelfia.

La economía en el combustible y la superior calidad de éste han ejercido una influencia favorable en las fábricas de Pittsburgo. En esa ciudad creen poder superar á todos sus rivales de Europa y América en la producción de efectos de hierro, acero, cristal, vidrio,

loza y porcelana, tanto en calidades como en precios, y es la primera cosa á lo que en las visitas á las fábricas llaman sus administradores la atención del viajero. Hasta ahora sólo se le ha encontrado en los dos Estados de Pensilvania y Ohio, en donde Murraysville es el centro principal en el primero y Dayton en el segundo, y había dado origen en 1887 á la colocación de unas 350 leguas de tuberías de hierro para distribuírlo; pero la extensión del negocio se continuaba con ardor febril. En Pensilvania había 75 compañías organizadas para explotarlo, y se calculaba que el uso de él producía ya, en 1886, en los dos Estados, $ 13.500,000 anuales. En Pittsburgo no se dudaba de que antes de diez años llegaría á ser, á favor de esa riqueza natural, la primera ciudad manufacturera del orbe. Los americanos no acostumbran aspirar á superioridades relativas : las quieren siempre absolutas. Y en efecto, causa admiración encontrar un pueblo dotado, además de una superioridad de genio industrial indisputable, de tantos dones espontáneos de la naturaleza en la tierra que habitan.

Llanuras inmensas tan adecuadas á la construcción de vías comerciales; uno de los más vastos sistemas de ríos y de lagos para la navegación interior; carbón mineral en yacimientos de más extensión que en ninguna otra parte del mundo; materiales de construcción inagotables y de fácil extracción; minas de cobre en el lago superior, más ricas que todas las demás conocidas ; aluviones de oro y vetas de plata que producen más de la mitad de la suma que de ellos se extrae en el mundo : y todos los días riquezas natu-

rales nuevas con que hacer barata y cómoda la vida humana, como el petróleo y el gas natural. Razón tienen los americanos del Norte para alimentar tanta fe en sus destinos. No vayan, sin embargo, á creerse como los judíos, « el pueblo oscogido de Dios », y á desarrollar como éstos ese espíritu de egoísmo que los ha hecho el blanco de la persecución y el odio de todas las naciones !

Pittsburgo tiene, como todas las ciudades americanas, los mismos rasgos característicos : aseo encarecido ; gran provisión de agua potable; calles anchas sombreadas por grandes árboles; parques umbrosos llenos de misterio; espléndidos edificios públicos; iglesias en profusión y hoteles no superados en comodidad y magnificencia. Tocónos alojamiento en el *Hotel Duquesne*, administrado por un alemán, cuyo nombre siento vivamente haber olvidado, del cual recibimos, sin introducción ni recomendación alguna, la más afectuosa acogida. Diónos muy buenas piezas de habitación; mostrónos en el momento el gas natural en las chimeneas del salón, del comedor y de las hornillas de sus cocinas, artículo de que no teníamos la más ligera noticia; proveyónos de tarjetas suyas con introducción para los administradores de las fábricas principales de la ciudad, y en la primera noche nos llevó, á sus expensas, á un gran concierto que daba una afamada Compañía musical de Nueva York, de paso en ese dia por la ciudad.

Era inmenso el salón : podía contener de dos á tres mil oyentes, y estaba lleno hasta el tope de una sociedad escogida, muy culta, bien vestida, entusiasta por

la música. Tuve placer indecible en oír ejecutar, acompañada por una orquesta inmejorable y con un coro de doscientas voces, en que sobresalía una voz de soprano fresca y pura, esa canción de tanta melancolía y tanto consuelo para los ingleses y americanos ausentes de su patria : el *Home, sweet home!*

Be it ever so humble, there's no place like home!
A charm from the skies seems to hallow us there,
Which seek through the world, is not met with elsewhere

An exile from home, splendours dazzle in vain.
Oh, give me my lowly thatched cottage again.

Home! home! sweet home!
There's no place like home!

Yo había oído esta canción en Bogotá sin sentir la dulce tristeza que respiran las palabras y la música; pero al oírla á mil leguas de mi país me levanté, como movido por un resorte, preguntando á nuestro compañero qué era ese canto :

— ¡Qué ha de ser! me contestó, con una lágrima suspendida en las pestañas : es *Sweet Home.*

No fuimos muy afortunados en nuestras visitas á las fábricas. En una de artículos de hierro estaba ausente el administrador en el momento de nuestra llegada, y nos acompañó á mostrarnos los diversos trabajos un muchacho de mala voluntad, sin darnos explicación ni pormenores algunos. Nos fatigó pronto el papel de necedad é ignorancia que estábamos representando y nos retiramos.

Entramos luego á otra de vidrios y cristales. Allí nos tomaron, según pudimos percibir, por franceses

deseosos de sorprender los secretos de sus fabricaciones, y con muy mala voluntad nos llevaron al almacén á ver los productos; pero no á los talleres ni á las fraguas. Era visible el mal humor que causaba nuestra visita, á pesar de la cortesía que en lo general distingue á los directores de esos establecimientos. Dimos las gracias, nos despedimos y pasamos á una fundición de hierro vecina.

Por una de esas desigualdades temibles del clima de los Estados Unidos, en ese día de primavera reinaba un calor canicular. El termómetro marcaba 104° Farenheit (39. 6° centígrados), que unido al fuego de los hornos tomaba las proporciones de una temperaratura senegaliense. No pudimos resistir mucho tiempo. Salimos á buscar fresco á la orilla de uno de los ríos y á la sombra de árboles compasivos. Si hubiera sido yo rey habría exclamado como Carlos I : « ¡Mi reino por una hamaca! »; pero ese instrumento no tiene aplicación todavía en las ferrerías del Oeste.

Investigamos el precio de algunos artículos de cristalería y nos parecieron en extremo caros. En París vimos algunos meses después los mismos artículos de procedencia americana, exhibidos como producto de superior calidad. Salvo error en mis recuerdos, me pareció que allá pedían precios notablemente inferiores á los de Pittsburgo. Seguramente los fabricantes envían á vender al exterior, á precio rebajado, lo que en los Estados Unidos no encuentra comprador. La falta de competencia determinada por la altísima tarifa americana, unida á la riqueza del país, permite vender allí á precios muy altos. En los mercados extran-

jeros la ley de la competencia impone más moderación en las ganancias.

La localidad de Pittsburgo á la cabeza de la navegación del Ohio, llamó la atención, desde mediados del siglo pasado, tanto á los ingleses como á los franceses, que entonces se disputaban la posesión de esos desiertos. Los primeros construyeron un fuerte en la confluencia de los dos ríos; pero fueron desalojados por los segundos, quienes á su vez construyeron el fuerte *Duquesne* y rechazaron una expedición inglesa enviada contra ellos, en la cual hacía armas por primera vez (1755) el entonces coronel de milicias de Virginia, Jorge Wáshington. Batidos al fin en 1758, los ingleses construyeron otra fortaleza, á la que dieron el nombre de Pitt, en honor del primer hombre de Estado de este apellido, conocido en la historia con el de lord Chattam : de aquí el de Pittsburgo. En 1777 tuvo principio la hoy importante industria de construcción fluvial, con la de algunos botes; en 1784 fué abierta la primera mina de carbón; en 1796 iniciada la primera fábrica de cristales, y en 1798 una de papel. Sin embargo, en 1800 la población apenas alcanzaba á 1,565 habitantes.

En 1837 ya subía á 30,000.

En 1880 contaba 156,000, y con Alleghany, que tenía 78,000, — 238,000. Hoy pasará de 300,000, pues á Pittsburgo sin Covington se le atribuyen 250,000

Esta es una ciudad muy importante. Llama la atención en ella la naturaleza superior de sus empresas, todas las cuales requieren grandes capitales, pode-

derosa organización, alto genio mecánico y grandes conocimientos en física, química y geología. De esta naturaleza son las de construcción de buques de vapor, las de locomotoras, las de máquinas y aparatos de vapor de diversas aplicaciones, y las de extracción de petróleo y gas natural.

Se considera como circunstancia adversa para su progreso la instabilidad en el rendimiento de las fuentes de este combustible, cuya naturaleza es todavía poco conocida, las cuales suelen agotarse repentinamente sin saberse por cuál motivo, con grave perjuicio de las fábricas, que tenían por base esa fuente de calor para sus trabajos. Se teme por algunos también que la constante extracción de aceite y gases del seno de la tierra, de la que naturalmente puede resultar algún gran vacío, pueda ser causa de un hundimiento de los terrenos, acompañado de gran pérdida de vidas y de riquezas. Poco se preocupan, sin embargo, de esa posibilidad en Pittsburgo, cuyos habitantes no cederían sus propiedades á los conventos en las vísperas del *millenium*.

Muy corta fué nuestra residencia en esa ciudad : nos derrotó el calor excesivo, y tomamos el tren para Wáshington.

CAPÍTULO XXXIV

IMPRESIONES GENERALES ACERCA DE LA UNIÓN AMERICANA

Su fundación y crecimiento es el hecho social más notable de la historia moderna. — La grandeza de sus proporciones. — La solidez de su Constitución política. — El respeto unánime que profesan á ella los americanos. — La cohesión nacional sostenida principalmente por las vías de comunicación y el periodismo. — Lo que será dentro de un siglo. — Su progreso no sólo es material, sino intelectual y moral. — Caracteres intelectuales de los principales pueblos civilizados. — El de los Estados Unidos consiste en la aplicación práctica de las ciencias al servicio del hombre. — Causas de la prosperidad nacional. — Las instituciones republicanas. — *La Homestead law*.

Suspenderé aquí mis recuerdos locales de viaje por este gran país, y pasaré á dar las impresiones generales que acerca de él recibí en mis conversaciones con americanos y en la lectura de sus numerosos, variados y nutridos periódicos.

La nacionalidad americana del Norte es el hecho sociológico más trascendental surgido en el mundo desde la caída del Imperio Romano hasta los tiempos presentes. Considerada en sus grandes proporciones, la rapidez de su formación, la influencia que ya ejerce, al que está llamada á ejercer en la evolución de los

pueblos, esta nueva nacionalidad será más importante en la historia que la del antiguo coloso que tuvo por núcleo la península italiana. Éste tardó cuatro ó cinco siglos en llegar á su apogeo, y tuvo luego una decadencia rápida, que dejó cubierta de ruinas la tierra entonces conocida. La Roma moderna en sólo un siglo se extiende ya sobre un territorio contiguo doble en extensión; poblado por algo más de la mitad del guarismo que se atribuye al Imperio Romano al terminar el reinado de los Antoninos, la época de su mayor prosperidad; y en lugar de ser, como la otra, una poderosa máquina de conquista, de guerra y de destrucción de las civilizaciones antiguas, es un coloso hasta ahora levantado sobre cimientos de libertad, y de conquistas pacíficas sobre la naturaleza productoras de bien para todos los pueblos.

Llama en él la atención en primer lugar el aire de grandeza visible en todas sus proporciones y la rapidez en el levantamiento de su estructura política, la más sólida y al parecer de más condiciones de duración entre todas las naciones civilizadas. Su territorio de 400,000 leguas cuadradas, homogéneo, en superficie contigua, es cuatro veces mayor en extensión que el de Inglaterra, Francia, Alemania, Austria é Italia reunidas; la riqueza general de sus habitantes, computada en setenta mil millones de pesos, supera la de Inglaterra ó la de Francia, países antiguos en donde la acumulación de capitales tiene siglos de antigüedad; su población — de sesenta y dos y medio millones hoy — al tiemplo de proclamar su independencia apenas alcanzaba á la cuarta parte de la madre patria, y ha

subido en el espacio de un siglo á un guarismo doble del de ésta; sus rentas, nacionales, municipales y comunales, alcanzaban á cerca de mil millones de pesos anuales, ó el doble de las de la Gran Bretaña; su producción industrial, estimada en doce mil millones de pesos anuales, compite, en la proporción por individuo, con la de este último país, en donde la producción fabril, poderosamente ayudada por la maquinaria, forma el principal elemento de creación de riqueza; su educación popular tendría el primer puesto entre todas las naciones civilizadas, sin la inmigración tan considerable de proletarios ignorantes procedentes del Viejo Continente; sus vías de comunicación rápidas y económicas al través de su territorio, es decir, sus ferrocarriles (55,000 leguas) y sus telégrafos (85,000 leguas) igualan en extensión á las de todo el resto de la tierra; de los treinta y dos mil periódicos que se publican en las cinco partes del mundo, el 40 por 100, ó sea más de doce mil ven allí la luz; en ninguna parte son tan baratas y abundantes las subsistencias como en aquel país privilegiado, y en ninguna son tan altos los salarios de las clases jornaleras; no hay allí ejércitos permanentes; pero el día que la necesidad lo exigiese, fácilmente podrían salir á campaña, en pocos meses, tres ó cuatro millones de hombres, bien equipados y medianamente instruídos en las artes de la táctica.

La solidez de su organización política corre parejas con la magnitud de sus intereses individuales y sociales. Sin necesidad de modificación alguna, su Constitución política tiene un siglo de funcionamiento, durante el cual ha continuado sin más dificultad que

la ocasionada por la institución de la esclavitud, ya eliminada. En el mismo período de tiempo el número de Estados ha subido á más del triple, demostrando con el ejemplo la posibilidad de subir al óctuplo sin inconveniente alguno. Salvo la excepción indicada, las luchas domésticas, comunes á los países recién constituídos, son allí desconocidas. No hay fricción perceptible en el funcionamiento de sus diversos gobiernos : nacional y municipal de los Estados, condados, ciudades y distritos parroquiales; las diversas religiones practican su respectivo culto en paz y sin muestra alguna exterior de antagonismo ó simplemente de mera antipatía. Los hombres de diversas nacionalidades, lenguas, costumbres é ideas, viven allí mezclados y confundidos, fundiéndose en el molde y hablando la lengua nacional á la segunda ó tercera generación; los océanos Atlántico y Pacífico los separan á miles de leguas de las potencias inquietas y guerreadoras del Viejo Mundo; rodeados en sus fronteras terrestres, al norte y al sur, de colonias y repúblicas notablemente inferiores en fuerza, nada tienen que temer de sus vecinos. El espíritu de secesión, engendrado al sur de su territorio por la institución de la esclavitud, murió con ésta; la línea divisoria de los partidos políticos es en el día tan débil, que casi es imposible distinguirlos, tomando por base los rasgos que caracterizan á éstos en el resto de los países representativos; la forma federal, reputada poco á propósito para desarrollar energía y fuerza conservadora en las grandes crisis, mostró en la experiencia de su única guerra extranjera de carácter temible (la de 1812)

y de su única guerra civil, formidable, eso sí (la de 1861 á 1865), que ese sistema político se presta, tanto ó más que el de la centralización, para los más grandes esfuerzos. Las más antiguas y poderosas nacionalidades del mundo antiguo tienen todas algún cáncer en su seno. Inglaterra tiene el de la Irlanda, el problema agrario y la multiplicidad de sus colonias; Francia su antagonismo secular con Alemania por la frontera del Rhin; Alemania brega además todavía con el espíritu local y separatista de sus antiguos reinos, principados y ducados, cada día más temible con el gravamen de su régimen militar dominante; Austria lucha con el pensamiento de resurrección de las diversas nacionalidades, sujetas por la conquista, que la componen; Rusia con la civilización desigual y las diverzas razas de sus inmensos territorios sometidos á la voluntad caprichosa de un solo gobernante; Italia continúa la lucha tradicional de los siglos medios entre güelfos y gibelinos, entre el Papa y el Emperador, entre la teocracia y el gobierno temporal; el pensamiento español oscila desde hace cuatro siglos entre la idea de unificación centralizadora y la de su división ó federación entre los seis grupos de sus pueblos, todavía separados por el recuerdo de su vario origen, de sus diversas tradiciones y de sus distintos idiomas; Turquía es un agonizante cuya muerte sólo está aplazada por la dificultad que presenta la partición de la herencia.

Los Estados Unidos no presentan complicación alguna de esas variedades: quizás su único peligro, peligro distante á mi ver, es el de la exageración de la grandeza de sus destinos. Tres piedras de hogar cons-

tituyen sobre todo la solidez de su estructura política: 1.ª, la aceptación universal de la Constitución por los ciudadanos; 2.ª, la abundancia de sus vías de comunicación entre las diversas partes del territorio; 3.ª, el periodismo libre, numeroso y profundamente esparcido entre todas las clases sociales.

El respeto unánime á la Constitución política de 1787 es una poderosa garantía de concordia, de libertad y de paz; es un vínculo de unión y de integridad nacional más fuerte que un grande ejército. Mientras exista esa convicción profunda de la sabiduría de sus instituciones fundamentales, comentadas por sus expositores, afianzadas en las sentencias y antecedentes del Poder Judicial, identificadas con su historia, — las causas de desavenencia y de lucha entre sus diversas secciones, sus diversos partidos y sus variados y grandes intereses serán menores; se referirán tan sólo á cuestiones de detalle fáciles de arreglar, ó á lo menos carecerán de importancia para poner en peligro la integridad y la paz de la Unión. Con excepción de la Gran Bretaña, tal vez ningún otro país puede contar con la solidez que esta feliz circunstancia comunica á los Estados Unidos. Aun la Gran Bretaña ha necesitado modificar su Constitución en varios puntos importantes en el curso de este siglo, y tiene en ella algunas brechas, como las relativas á su organización agraria y á la eliminación ó reforma profunda de la Cámara de los Lores, por las cuales se dispone á subir al asalto la opinión reformadora. En los Estados Unidos no se observa hasta ahora síntoma alguno que anuncie

evoluciones importantes en su organización elemental.

El servicio de las vías de comunicación, numerosas, rápidas y económicas, es una ventaja de magnitud inapreciable, siempre muy ponderada, nunca suficientemente comprendida. *Nacionalidad* quiere significar asociación de hombres dirigida á proporcionarse cooperación ordenada de todos en favor de todos. La cooperación presupone y exige división del trabajo, tanto más fecunda cuanto la separación de ocupaciones es más completa. La división del trabajo conduce á cambios de productos, servicios, ideas, cada vez más numerosos y frecuentes, tanto en el campo de la industria como en el de la ciencia y en el de la política. Ahora bien; esos cambios incesantes conducen á la movilización de los productos y de los hombres de un lugar á otro y piden medios de proporcionar el más estrecho contacto entre los asociados. Mientras más numerosas y económicas sean las vías de comunicación, mayor será la posibilidad de cambios de valores, servicios, sentimientos, ideas y trabajos entre ellos; mayor será el acuerdo, la combinación, la simpatía, la decisión de obrar unidos entre sí. Así, los ferro carriles no sólo estimulan el trabajo, el ahorro, el comercio, el estudio, las relaciones benévolas, sino que á la vez crean lazos materiales, morales é intelectuales de unión, concordia é integridad nacional entre los hombres, hasta el punto de convertir esas relaciones de intereses individuales en un solo interés común, y la asociación de los hombres en un solo cuerpo colectivo, para quien el interés individual es inseperable del interés nacional. Así se camina en las sociedades

modernas hacia esa concordia y unión entre los hombres, que ha de fundar primero la paz interior en el seno de los naciones, y después la paz universal hasta los últimos límites de la tierra.

Ninguna otra nación se aproxima á los Estados Unidos en la abundancia de vías de comunicación, sobre todo en las servidas por el vapor. Una costa marítima, que con sus sinuosidades se extiende por más de 3,000 leguas; ríos y canales navegables por vapor en más de 6,000; lagos interiores cuya periferia se extiende tanto quizás como la costa del mar, forman, con más de 50,000 leguas de ferrocarriles, un total de más de 70,000 leguas, en donde el americano viaja anualmente tres veces más que el inglés y seis veces más que el francés, según se calcula; adquiere el conocimiento de ideas, costumbres é intereses distintos de los de su localidad, y forma relaciones de industria y benévola sociabilidad con sus conciudadanos.

No menor es quizás la influencia de su numeroso periodismo. Doce mil periódicos diarios, bisemanales, hebdomadarios, mensuales ó trimestrales, tirados en número de muchos millones de ejemplares, están incesantemente emitiendo el sentimiento, las ideas, los descubrimientos, los hechos de todo género, producidos no sólo en el interior del país, sino en todo el mundo. Toda idea nueva es reproducida y comentada inmediatamente por cuatrocientas ó quinientas voces en todos los ángulos del país: aspiraciones, quejas, necesidades, satisfacciones, todo sale á la luz, se discute, se aprueba ó se condena, se depura á la luz de ese foco maravilloso de vida nacional, de pensamiento común

ensanchado á los límites de los más extensos horizontes. Allí son poco frecuentes las decisiones arrancadas por sorpresa, la ejecución de planes preparados en el misterio, los actos irreflexivos determinados por el capricho del momento ó impuestos por la tiranía de la moda. La luz de las inteligencias brillantes se irradia sobre los cerebros opacos; el grito de los dolores no se pierde en la soledad, y encuentra en todas partes ecos de simpatía; los peligros públicos pueden ser inmediatamente combatidos por el remedio. Hay, por decirlo así, para todas las cosas, el ejercicio de las funciones de una sola alma nacional.

Si sobre estas bases la prosperidad de ese país continuase por otro siglo en la proporción del que acaba de transcurrir, su población, duplicándose en períodos de veinticinco años, sería de 125-250-500-1,000.000,000 de habitantes en 1990. Y como su riqueza por cabeza de población ha aumentado en el mismo período desde $ 320 hasta $ 1,077 por cabeza, los setenta mil millones de pesos hoy existentes llegarían á ser dos billones y medio: guarismo superior al poder de la imaginación para comprenderle, y que no podría menos de constituír un bienestar universal del que en la actualidad nos creemos distantes centenares de siglos. Redúzcase todo lo que se quiera la rapidez en la marcha de este progreso, no deberá ponerse en duda que la población americana puede subir dentro de un siglo á 500.000,000 y su riqueza á un guarismo veinte veces mayor que el actual.

Ahora bien: la duplicación de la población en los países más prósperos del continente europeo, como

Inglaterra y Alemania, exige períodos de sesenta y tres años en la primera y de ochenta en la segunda. En esta hipótesis, la Gran Bretaña, en 1990, tendrá 106.000,000 de habitantes, y Alemania 120.000,000. La superioridad que en este elemento de fuerza y poderío adquirirán los Estados Unidos será siempre abrumadora.

En 1790 no tenía este pueblo manufacturas de ninguna clase: en 1880 la producción de ellas pasaba de cinco mil millones de pesos. Sólo contaba una ciudad de 40,000 habitantes (Filadelfia), y su gran metrópoli comercial (Nueva York) apenas tenía 20,000. En 1880 ya había 494 ciudades, cuya población excedía de 5,000 habitantes, 20 que pasaban de 40,000, 20 de más de 100,000, y 4 que entraban en la línea de más de 500,000. En la actualidad puede asegurarse que estas últimas traspasan ya el guarismo de un millón (1). Me detengo en este fenómeno sociológico de las grandes ciudades, porque en ellas la cooperación humana es más activa y da origen á elementos de poderío no encontrados en la diseminada población de los campos.

Generalmente se cree que la prosperidad de la América del Norte es puramente material, concretada á la mejor satisfacción de las necesidades físicas. pero descuidada en lo relativo al cultivo de los sentimientos y al adelanto de las facultades intelectuales. Á mi ver éste es un grande error, inducido en la mente por la energía que ese pueblo ha desplegado en la lucha por la vida; pero no es difícil observar en él

(1 Nueva York, Filadelfia, Brooklyn y Chicago.

el desarrollo de otras facultades menos egoístas. En las columnas de sus periódicos, frecuentemente colmados de noticias relativas á los países y pueblos extranjeros más distantes, se nota un espíritu cosmopolita, de más amplitud que el visible en el periodismo europeo. No tengo conocimiento de ningún pueblo, tal vez ni el griego ni el romano de la antigüedad, que haya mostrado un patriotismo tan ardoroso como el exhibido por ambas fracciones en su última guerra civil, en la que con gran facilidad el Norte subió sus rentas nacionales en el espacio de dos años de cuarenta á seiscientos millones de pesos anuales; su ejército de veinte mil á un millón de hombres; su marina desde treinta ó cuarenta hasta novecientos sesenta buques de guerra; suministrando al propio tiempo á su Gobierno dos mil ochocientos millones de pesos en empréstitos. Y esto en una ocasión no relativa á la existencia ó el honor del país, sino simplemente á la conservación de la integridad nacional, fundamento de su grandeza y poderío.

Del sentimiento de solidaridad entre sus ciudadanos pueden citarse los más altos ejemplos. La protección de los heridos en esa misma guerra llegó al punto de emplearse, por medio de suscripciones y organización voluntarias, centenares de millones de pesos en la construcción de hospitales modelos, ambulancias y cuerpos de sanidad, en los que se mostró la caridad más ardiente que el mundo ha visto en medio de los horrores de esa insania salvaje que se llama la guerra.

Las suscripciones y auxilios en favor de las víctí-

mas del incendio de Chicago en 1871, montaron en pocos meses á más de cincuenta ó sesenta millones de pesos. El Maire ó Alcalde de esa ciudad creyó de su deber suplicar por medio del telégrafo, á todos los ángulos de la Unión, que no se enviasen más socorros, pues ya casi sobrepujaba el valor de lo recibido al importe de las propiedades destruídas. Chárleston, el foco principal de las pasiones secesionistas en 1861 á 1865, recibía en 1886, con motivo del terremoto que arruinó una parte de su caserío, cerca de dos millones de pesos en el espacio de un mes, principalmente de las poblaciones del Norte, de quienes veinte años antes había sido enemiga encarnizada.

Los cementerios nacionales, en donde con piedad y ternura han sido recogidos, en medio de paisajes hermosos que convidan al pensamiento del reposo eterno, los restos de los muertos en defensa de la patria, con indicación de su nombre, edad y lugar de su nacimiento, dan testimonio de delicados sentimientos de amor cívico.

Con motivo de la ruptura de una esclusa que sostenía un lago artificial en las inmediaciones de Jhonstown, que causó grandes estragos en el valle inferior, en 1889, la afluencia de suscripciones, formuladas en cheques sobre los Bancos, fué tal en la ciudad de Nueva York, que la Alcaldía á quien iban dirigidas necesitó duplicar el número de sus empleados, y trabajar de día y de noche, con sólo el objeto de abrir las cartas y tomar razón de tales socorros. De dos á cuatro millones fueron suministrados inmediatamente en diversas partes de la Unión para proteger á las viu-

das, huérfanos y personas destituídas de medios de subsistencia por esa catástrofe.

Las donaciones y legados para fundar colegios, bibliotecas, hospitales é instituciones diversas de enseñanza, beneficencia y comodidad ó aseo para el pueblo, cubren de monumentos más grandiosos que las pirámides de Egipto las ciudades de ese país. En más de dos millones de pesos se calcula el monto anual de esas donaciones. La educación profesional de artes y oficios es hoy el tema favorito de la generosidad de los magnates de la industria. La filantropía no tiene allí por objeto el individuo, sino el pueblo americano entero: no se prodiga la limosna, que á las veces degrada ó por lo menos humilla, sino el espíritu de la caridad organizado en la forma de una providencia humana en favor de la especie.

Tampoco podría ser mirado con el más pequeño desdén el progreso intelectual de los americanos. Bastará decir á este respecto que las dos más grandes invenciones del siglo XIX, las dos más extraordinarias creaciones del genio humano, que han transformado y seguirán transformando las condiciones de la vida del hombre: las aplicaciones del vapor y de la electricidad, son obra de dos americanos: Fulton y Edison. Á esas grandes alturas no se llega *per saltum* sino con la ayuda de un nutrido ambiente intelectual formado por la elucubración poderosa de una inteligencia nacional. La Oficina de Patentes de Wáshington sorprende al menos entusiasta por el inmenso número de investigadores que, contándose por decenas de miles, van anualmente allí á depositar el secreto de sus con-

quistas en el reino de lo desconocido, por esa legión de Prometeos incesantemente ocupados en la tarea de asaltar las alturas para robar el fuego del cielo. Los estudios de todo género, caracterizados por un genio singular de independencia é iniciativa propia, llaman la atención en sus numerosas publicaciones. Ciencias físicas y matemáticas, ciencias sociales, filosofía é historia, nada es extraño al pensamiento de ese pueblo; pero su vida nacional es todavía muy corta y aun no se le puede pedir monumentos iguales á los que siglos enteros de meditación y de estudio han producido en los viejos países de Europa. Los viajeros europeos que han creído encontrar deficiencia en esta parte de su movimiento colectivo, tal vez lo han juzgado por comparación con el carácter especial de la inteligencia de la raza á que pertenecen. El alemán se distingue por su afición al análisis; el francés es un espíritu vulgarizador, que introduce en las ciencias la claridad, el orden y el método á que tanto se presta la composición filosófica de su lengua; la generalización parece ser un dón del cerebro inglés, que desde Newton en las ciencias físicas y Bacon en la filosofía, hasta Lyell, Darwin y Spencer, ha sobresalido en la explicación de las grandes leyes que gobiernan el orden de la naturaleza. La mente americana no ha tomado ninguno de esos caminos, pero ha conseguido el de la aplicación práctica de las leyes generales de las ciencias á las satisfacciones de la vida humana. Estos son, por supuesto, caracteres generales sujetos á excepción. Guttenberg fué un genio de aplicación práctica, como lo fué Pasteur en los tiempos modernos; Benamht

introdujo el análisis y la clasificación en el campo al parecer menos propicio de las ciencias sociales; Buffón, Lavoisier y Cuvier fueron también genios creadores.

El americano es el hombre práctico por excelencia. Desde su Constitución política, la obra más perfecta en su género de los tiempos antiguos y modernos, debida al genio de los fundadores de la independencia, hasta la invención del fósforo de luz, —producto, según creo, del ingenio de un oscuro zapatero americano, que realizó para el hogar de los destituídos y de los tristes una de las sublimes palabras del *Génesis*,—los más grandes inventos industriales de este siglo se deben á esa forma peculiar de su inteligencia. El vapor era conocido desde hace más de tres mil años: los sacerdotes griegos se servían de él para abrir automáticamente la puerta de los templos é inspirar al pueblo la idea de ser la divinidad misma quien lo hacía para convocar los creyentes á las ceremonias del culto. Papin experimentó de diversos modos la fuerza del vapor comprimido; pero su aplicación á los movimientos de traslación de los cuerpos esperaba la perspicuidad especial del *yankee* para hacer volar los buques contra la fuerza del viento y de las corrientes del Océano. Ampère conoció la naturaleza íntima y las propiedades de la electricidad mejor que Franklin; pero éste inventó el pararrayo: aquél llegó al umbral de la puerta que escondía el telégrafo eléctrico; pero sólo Morse agregó á su corriente el alfabeto con que había de hablar el mundo para trasmitir el pensamiento al través de los continentes y de los mares.

Y no sólo en las ciencias y las artes de la paz es en lo que este pueblo ha demostrado sus grandes aptitudes. Después de cuarenta y ocho años de paz (pues la guerra de México, en la que los Estados del Norte tuvieron poca participación, apenas puede considerarse como un corto episodio) el espíritu bélico parecía deber haber relajado sus resortes; mas no fué así. En el curso de la guerra de secesión de una y otra parte se mostró la más sorprendente disposición para esas nuevas tareas, tanto en el valor personal como en la organización y disciplina de los combatientes y en la provisión de los elementos necesarios para sus operaciones. Armas, municiones, tren de campaña, buques de guerra, todo fué construído y usado en escala enorme, en nada inferior á la empleada por las naciones guerreras de Europa. Los generales fueron improvisados en medio del fuego; capitanes y tenientes antes de las hostilidades funcionaron en calidad de generales al frente de ejércitos de 50 y hasta de 200,000 hombres; un hombre civil, Mr. Stanton, desplegó en las funciones de Secretario de Guerra la actividad y el talento de organización que dieron fama imperecedera á Carnot en las guerras de la Revolución francesa; Farragut no fué inferior á Nélson en sus operaciones navales; armas perfeccionadas fueron inmediatamente construídas en gran número y variedad; en la guerra naval la invención de los monitores ha obligado á las potencias europeas á renovar la construcción de sus escuadras. Un código redactado con precisión y amplio espíritu de humanidad, fijó límites á los derechos y determinó los deberes de los ejércitos

en campaña, con lo cual se puso una valla de civilización á los horrores de la guerra. Vencida una formidable insurrección que alzó bandera para perpetuar el crimen de la esclavitud, los vencidos fueron tratados como hermanos y conciudadanos, sin persecuciones ni venganzas: por primera vez no se prolongó la guerra después de la paz.

Difícil es determinar las causas de esta prosperidad excepcional en medio de la marcha comparativamente lenta del resto del mundo: los factores de ella son numerosos indudablemente, y hechos que pueden tomarse por causas, probablemente no son sino efectos.

Algunos atribuyen una influencia considerable á la inmigración, pero este fenómeno no ha tomado proporciones importantes sino después de 1820, y, propiamente hablando, después de 1850; pero antes de 1820 el movimiento progresivo del país no era inferior al exhibido después.

Tampoco puede atribuírse á los ferrocarriles, iniciados apenas en 1830 y poco numerosos hasta 1850.

Estos dos factores, inmigración y ferrocarriles, han sido á un tiempo efecto y causa del progreso, pero no son los que dieron el primer impulso.

La raza enérgica y civilizada que habita en esas regiones es también un elemento de grande importancia; mas puede observarse que el progreso en todo sentido tomó un vuelo prodigioso después de la independencia, desconocido antes. Inglaterra y Alemania proceden de los mismos orígenes, y no han teni-

do el mismo rápido acrecentamiento de población y riqueza.

Indudablemente las instituciones republicanas aceptadas sin contradicción por todos los habitantes, han sido la agencia inicial de esa transformación extraordinaria: la libertad religiosa, la imprenta libre, la industria sin monopolios de ninguna especie, el comercio sin trabas al través de un vasto territorio, la equitativa distribución de la propiedad territorial, la paz apenas ligeramente interrumpida en el espacio de más de un siglo, la ausencia de ejércitos permanentes, la modicidad de los impuestos y la educación popular.

No tuvieron estas ventajas las Repúblicas hispanoamericanas, surgidas treinta y seis años después que los Estados Unidos. Adoptaron las instituciones republicanas, pero carecían de las tradiciones antiguas de libertades municipales implantadas desde su origen en las colonias inglesas; en vez de unanimidad había una discordancia enorme de opinión en sus poblaciones en cuanto á las formas de gobierno y de administración; la intolerancia religiosa, principio esencial del Gobierno español, había dejado raíces profundas; la masa de los habitantes era formada por las razas indígena y africana puras, ó mezcladas con la blanca, pero en un estado muy inferior de evolución; subsistieron en ellas gran parte de los monopolios del régimen colonial; carecían de escuelas y no tomaron á pechos la resolución de crearlas y sostenerlas; sus libertadores mismos, en fin, fueron los primeros jefes de la reacción contra su propia obra. Iturbide y San-

tana en México, Bolívar en Colombia y el Perú, quisieron sustituir su régimen personal y arbitrario al régimen español, y después implantar de nuevo la monarquía en los países á quienes tantos sacrificios había costado echar las primeras bases de la República.

Á pesar de estas diferencias, de la devastación de la riqueza ocasionada por quince años de guerra de independencia, de la inseguridad en que las han mantenido después sus frecuentes guerras civiles, estas Repúblicas del Sur han triplicado su población en ochenta años, aumentado considerablemente su riqueza y adelantado su evolución intelectual en proporciones no despreciables : prueba evidente de la acción civilizadora de las instituciones libres.

Entre las causas de la prosperidad de la América anglo-sajona considero la principal el sistema adoptado desde un principio para la distribución de las tierras baldías en pequeños lotes, que pusiesen al alcance del trabajador este primer elemento de toda riqueza, primera condición de independencia y de dignidad personal entre los hombres, y cimiento indispensable de la igualdad política, sin la cual las formas republicanas son una mentira. Ese sistema y la institución de la *Homestead law*, que establece como única fuente de adquisición de la propiedad territorial el cultivo de la tierra por el trabajador y asegura su posesión á la familia, — han dado un enorme estímulo al trabajo de las clases proletarias; cambiado por completo las condiciones de la antigua or-

ganización social, que vinculaba la tierra en manos de unos pocos privilegiados; echado bases imperecederas á la democracia; fundado sobre la concurrencia universal la cooperación más perfecta entre los asociados; abaratado el precio de las subsistencias; atraído poderosamente la inmigración extranjera; dado impulso á la construcción de su vasta red de ferrocarriles; sostenido la demanda de sus manufacturas interiores, y creado por todas partes artículos nuevos de comercio exterior.

En efecto. ¿Qué, sino el anhelo de adquirir tierra en propiedad, ha empujado á poblar las soledades del Oeste y fundar esos nuevos y poderosos Estados del valle del Mississippi, esa enorme corriente de inmigrantes americanos y europeos? ¿Qué, sino la demanda de los numerosísimos y acomodados *farmers* de esas nuevas regiones sostuvo y sostiene las fábricas de telas de algodón y de lana, de maquinaria y herramientas agrícolas de la Nueva Inglaterra? ¿Quién, sino esos cuatro ó cinco millones de pequeños propietarios, recoge en sus cosechas esos centenares de millones de cargas de maíz y de trigo y engorda esos cuarenta millones anuales de marranos, y mantiene y ordeña esos dieciséis millones de vacas de leche. artículos que constituyen las dos terceras partes de la alimentación del pueblo americano y las dos terceras partes de su comercio de exportación? ¿En dónde, sino en el valle de Mississippi, entre esos viriles plantadores de las praderas, se organizaron primero esos centenares de regimientos de voluntarios que, á las órdenes de Grant, Shermann, Sheridan y Thomas, dieron el golpe

de muerte á la Confederación esclavista, en Mill-Springs, Fort Donaldson, Vicskburg, Pittsburg-landing, Chattanooga y Nashville? ¿No es la aspiración á un pedazo de tierra en propiedad, para libertarse de la *rack-rent*, del siempre creciente arrendamiento de la tierra europea ya monopolizada, el resorte principal que empuja á los cultivadores ingleses, irlandeses y alemanes á abandonar sus hogares, en números de más de medio millón por año, en busca de seguridad y dignidad en los campos de América? ¿No es la competencia de millones de vendedores de artículos alimenticios, la que, haciendo bajar el precio de éstos, hace fácil, barata y abundante la vida en esas reregiones?

Esa gran masa de pequeños propietarios, establecidos principalmente en el Oeste, domina hoy las elecciones en esa República y mantiene el equilibrio entre las ideas semifeudales de los grandes propietarios del Sur, los gustos aristocráticos de los grandes dueños de fábricas en Nueva Inglaterra y los magnates de la especulación en los Estados centrales de Nueva York, Pensilvania y Nueva Jersey. La Presidencia de la Unión fué, durante cuarenta y cuatro años, patrimonio del Sur, con Wáshington, Jéfferson, Mádison, Monroe, Jackson y Tyler; pasó luego al dominio de Nueva York y Pensilvania con Van-Buren, Fillmore y Buchanan; de treinta años á esta parte es el Oeste quien ha elegigo á Lincoln, Grant, Hayes, Gárfield y Hárrisson, originarios de los Estados de Illinois, Ohio é Indiana : Lincoln y Garfield, leñadores en su juventud; Grant, curtidor de pieles, y Hárrisson nieto

de otro Presidente, muerto prematuramente, que en sus primeros años fué también plantador en los bosques solitarios y habitador de una cabaña de troncos de árbol,

Así, es en los Estados Unidos en donde puede estudiarse mejor el cambio que el siglo XIX empieza á mostrar en las condiciones de la vida colectiva de los pueblos. El mundo antiguo era el reinado del privilegio, de la explotación descarada de las multitudes en favor de unos pocos, del lujo de las aristocracias en medio de la destitución y miseria de las masas. En la Revolución Francesa surgió, al lado de la nobleza y del clero, el tercer Estado, en cuya composición entraban los manufactureros, los comerciantes, los profesores liberales y los literatos y escritores : en los tiempos presentes surge ya el cuarto Estado en el cuerpo de los artesanos y obreros llamados al ejercicio del voto electoral. En los Estados Unidos, en 1880, entre nueve millones de cultivadores de la tierra, cerca de cinco eran propietarios y apenas llegaban á cuatro los trabajadores á jornal. Allá luce, pues, la aurora de la redención de los oprimidos. Los que antes fueron esclavos uncidos al grillete, después siervos de la gleba, más tarde arrendatarios esquilmados, empiezan ya á ser propietarios, dueños de sí mismos y de la tierra que fecundan con sus sudores. Y esta transformación no viene en pos de la sangre de los mártires, ni por la convulsión violenta de las bases sociales que prometen el orden y la paz, sino por la acción lenta pero segura, pacífica pero vencedora, de la mejor organización de las sociedades humanas.

Entre todas las grandezas que alcancé á percibir en mi rápido viaje por el corazón de aquel país, ninguna me pareció tan grande como ese hecho social, porque la independencia, la libertad, la igualdad de los hombres no consisten en meras palabras escritas como una promesa en las Constituciones políticas, sino en hechos verdaderos y tangibles que pongan á los hombres en el camino de la redención. ¿Cómo puede considerarse *hombre libre* el que para ganar su subsistencia y la de su familia depende de la voluntad de un propietario? ¿Puede jamás existir igualdad entre el jornalero y su patrón? Más temible que la tiranía de los hombres es la tiranía de las cosas, y este resultado del funcionamiento de una institución, bastaría para comprender la diferencia que debe existir entre pueblos que tienen su punto de partida histórico en la constitución feudal del suelo, y el que ha procurado establecerlo en la distribución equitativa de ese primer fondo productivo, en proporción á la capacidad laboriosa de sus ocupantes.

No ignoro que esta materia constituye una de las grandes cuestiones científicas que divide á los economistas modernos en la apreciación de los méritos respectivos de las tres formas de constitución de la propiedad territorial individual conocidas : la propiedad en grandes extensiones de 500 ó más hectáreas; la propiedad media de superficies de 20 á 500; y la propiedad parcelaria de áreas de un cuarto de hectárea hasta 20. No desconozco que la propiedad en grande se presta — cuando es cultivada por el propietario mismo, lo que no es el caso más frecuente — á la inversión de

grandes capitales en la ejecución de mejoras que, como el regadío, el drenaje, el empleo de maquinaria costosa y la división del trabajo, no están al alcance de las fortunas medianas, consagradas á la explotación de pequeñas extensiones. Sin embargo, comprendo también que la propiedad mediana puede procurarse todos esos recursos por medio de la asociación y la cooperación, agentes que todos los días reciben nuevas aplicaciones prácticas, una de las cuales es la de las factorías centrales para la explotación de la leche en los Estados Unidos, y la ejecución de ciertos trabajos agrícolas, como el arado de los campos y la siega y la trilla del trigo por medio de empresarios distintos del agricultor, los cuales aplican el arado de vapor y máquinas perfeccionadas de segar y trillar. Sea cual fuere el resultado de aquellas discusiones, si la propiedad en grande puede ser más ó menos defendible bajo el aspecto económico, no lo es bajo el punto de vista social, es decir, de la desigualdad de condiciones entre los hombres, la fuente más fecunda de perversión, injusticia y de malas pasiones en el seno de las sociedades.

Además, tampoco puede negarse que la concentración de la propiedad de las tierras en pocas manos es un instrumento de concentración de la riqueza entre menor número de productores; lo que conduce al desarrollo del lujo, de los placeres facticios, de los vicios en los unos y de la degradación en los otros; lo que viene á ser la creación de riquezas inútiles, puesto que no se emplean en la satisfacción de necesidades verdaderas. Entre la mayor producción y la mejor distribución de las riquezas, el moralista, y el econo-

mista mismo, se inclinaría siempre á este último término. Por mi parte, creo que, en resumen, el problema principal de las sociedades modernas consiste en procurar por medios naturales, por la eliminación de instituciones injustas, la mejor distribución de los valores creados por la producción entre los productores.

CAPITULO XXXV

IMPRESIONES GENERALES.
(Continuación)

Factores principales. — Población. — Territorio. — Riqueza. — Producción.—Consumos.—Ahorros.—Extensión cultivada.— Pormenor de la producción agrícola. — Divisiones generales del territorio.— Adquisiciones paulatinas.— Población.— Sus orígenes diversos. — El elemento extranjero y su distribución.—Trabajadores y su distribución entre los diversos trabajos.—Población urbana. — Distribución de los pobladores según la altura sobre el nivel del mar. — Según los grados de calor del clima.—Las manufacturas.—Desarrollo de ellas en los últimos sesenta años. — Clasificación de los valores que componen la riqueza general.— Distribución geográfica de la riqueza. — Las rentas públicas y su distribución. — La deuda pública.

Daré aquí una idea general de la composición de los elementos sociales en los Estados Unidos.

Su población actual (1890) se calcula en 62.500,000.

Su territorio, es de 3.501,404 millas cuadradas (399,045 leguas).

Su riqueza general en $ 70,000.000,000 ($ 1,077 por cabeza de población.

Su producción anual en $ 12,000.000,000 (192 por cabeza).

Sus consumos de riqueza, en $ 10,500.000,000 anuales ($ 168 por cabeza).

Su ahorro anual, ó sea acumulación de capitales, en $ 1,500.000,000 ($ 23 por individuo).

El 40 por 100 de su suelo—160,000 leguas cuadradas — está escasamente poblado y constituye siete territorios y varias reservaciones de tierras ocupadas por aborígenes no civilizados.

Sin contar el territorio de Alaska, cuya superficie ocupa 59,000 leguas cuadradas, en el resto de los Estados y territorios existían, en 1887, 42,000 leguas cuadradas de tierras baldías á disposición del Gobierno (1).

Los Estados se extienden en superficies de 4 á 6,000 leguas cuadradas cada uno, excepto Tejas, que tiene 29,000 leguas, el nuevo Estado de Montana, 16,000, y Nevada, Oregon, Kansas y Minnesota, de 9 á 12,000. Los estados de Nueva Inglaterra tienen superficies muy pequeñas, desde 120 leguas cuadradas Rhode Island, hasta 1,000 leguas, más ó menos, cada uno de los cinco restantes.

De las 260,000 leguas apropiadas ya en toda la Unión, tan sólo 64,000 están cultivadas en labranzas: el resto está cubierto de bosques ó se compone de pastos naturales, lagos, terrenos anegadizos, ríos, ciudades y pueblos, etc.

La producción agrícola de 1879 fué computada, en el censo levantado en 31 de diciembre de ese año, en $ 3,726.000,000, distribuidos así:

(1) Este dato es tomado del *Statesman's Year-Book*, correspondiente á 1889. Temo que haya deficiencia en este guarismo, pues el informe de la Oficina de Agricultura, correspondiente á 1884, sólo da como ocupada en haciendas (*farm lands*) 536.081,835 acres, equivalentes á menos de 100,000 leguas cuadradas.

En carnes de buey, puerco y cordero .	$ 800.000,000
En maíz.	695.000,000
En trigo.	437.000,000
En heno.	410.000,000
En leche, queso y mantequilla.	353.000,000
En algodón.	272.000,000
En aves de corral.	180.000,000
En frutas.	175.000,000
En otros productos	404.000,000

Entre estos últimos productos se cuentan las papas ($81.000,000), la lana ($ 67.000,000); el tabaco ($ 38.000,000), los vinos ($ 12.000,000) y la avena ($ 16.000,000).

Á los productos de la tierra deben agregarse los de la minería, entre ellos:

El de hierro (9.200,000 toneladas, en 1890)		$ 368.000,000
El de plata	1887	53.000,000
El de oro.	—	33.000,000
El de cobre. 92,000 toneladas .	—	21.000,000
El de plomo. 160,700 toneladas.	—	14.000,000
El de azogue, níquel, aluminio, etcétera..	—	8.000,000
Total.		$ 497.000,000

Los de las minas de carbón, sal, petróleo, cal, aguas minerales, etc., así:

Carbón mineral, 136.000,000 de toneladas,	1889,	$ 217.000,000
Productos de las canteras.	—	25.000,000
Petróleo,—1,120.000,000 de galones. . .	—	78.000,000
Gas natural.	—	13.000,000
Otros productos..	—	156.000,000
Total.		$ 489.000,000

El de madera extraída de los bosques, que se computó en 1888 en $ 600.000,000.

Hay otras varias industrias, entre ellas la pesquería, que produjo en 1879 $ 43.000,000.

Así pues, la riqueza extraída directamente de la tierra monta á más de seis mil millones de pesos anuales.

Las manufacturas americanas se descomponen así:

Fabricación de harina y artículos de ésta. . . . . $	590.000,000
Artículos de cuero y calzado . . .	365.000,000
Manufacturas de madera y artículos de carpintería.	550.000,000
Manufacturas de algodón.	270.000,000
Manufacturas de lana	215.000,000
Ropa hecha.	280.000,000
Maquinaria.	260.000,000
Fabricación de licores.	145.000,000
Artículos varios.	2,885.000,000
Total. . . . . $	5,560.000,000

Este dato se refiere á 1880.

El valor de las manufacturas alcanzaba			á.....	$	110.000,000 en 1830
—	—	—	á.....		480.000,000 en 1840
—	—	—	á.....		1,055.000,000 en 1850
—	—	—	á.....		1,885.000,000 en 1860
—	—	—	á.....		4,230.000,000 en 1870
—	—	—	á.....		5,560.000,000 en 1880
—	—	—	á.....		8,600.000,000 en 1890

Á propósito de esta progresión haré notar la influencia de la tarifa americana sobre los precios. El valor de las manufacturas subió 120 por 100 en el período desgraciado de la guerra civil de 1860 á 1870;

mientras que en la década anterior y en la siguiente sólo alcanzó el aumento á 80 por 100 en la primera y 30 por 100 en la segunda. Como no es de creer que la actividad industrial durante la guerra hubiese alcanzado esa proporción extraordinaria, no es inverosímil suponer que ella fuese resultado del alza de la tarifa decretado para hacer frente á los gastos de lucha; alza que, reprimiendo la concurrencia europea, permitió á los fabricantes del Norte subir considerablemente el precio de sus artículos, á tiempo que el bloqueo mantenido en los puertos del Sur los había hecho escasear grandemente.

Un territorio tan extenso, que ocupa 70 grados de longitud por 25 de latitud, presenta las más grandes variedades de climas, producciones y adaptaciones al trabajo, y se le clasifica en las siguientes divisiones:

Atlántico, comprendida entre este mar y la cumbre de los Apalaches.

Oeste, formado por los valles del Mississippi, del Missouri y del Ohio.

Pacífico, que comprende los territorios situados entre los montes Rocallosos y este mar.

La primera división se ocupa principalmente en el comercio con Europa y las costas de ambas Américas.

El valle central del Mississippi es una región agrícola y minera que suministra los principales elementos del comercio interior.

La costa del Pacífico está más especialmente llamada á mantener relaciones con las grandes poblaciones de la China, el Japón, Australia y la India inglesa.

En lo que se refiere á opiniones y acontecimientos que ya pertenecen á la historia, se hace esta otra clasificación.

La Nueva Inglaterra. Los seis Estados situados en el extremo nordeste, llamados también los Estados puritanos, en donde han dominado particularmente la austeridad religiosa, las ideas más avanzadas de republicanismo, de donde surgió el movimiento contrario á la esclavitud, y cuya producción principal consiste en manufacturas. Hoy forman el núcleo de las opiniones proteccionistas.

Los Estados Centrales. Los seis Estados de Nueva York, Pensilvania, Maryland, Nueva Jersey, Virginia Occidental y Delaware, en donde alternativamente se han hecho sentir las influencias puritanas de Nueva Inglaterra y las ideas aristocráticas de los partidarios de la esclavitud; región ecléctica en materia de opiniones políticas.

Los Estados del Sur, que se extienden al sur del Potomac hasta la península de Florida: productores de algodón y los principales sostenedores y propagadores de la esclavitud.

Los Estados del Golfo (de México). Florida, Alabama, Mississippi, Luisiana y Tejas, cuyo litoral marítimo cae sobre aquel golfo; Estados formados después de la Independencia sobre la base de las ideas esclavistas: productores de algodón, azúcar y ganados, y en donde la propiedad territorial, así como en el anterior grupo, estaba constituída en grandes haciendas.

Estados del Sudoeste. Los de Kentucky, Tennessee, Arkansas y Misssouri, de reciente colonización tam-

bién, que en parte admitieron la esclavitud; pero en donde había numerosos partidarios de la abolición. Agrícola y minera.

Los del *Oeste*, establecidos en la parte media de los valles del Mississippi, el Ohio y el Missouri, que abolieron temprano ó no admitieron la esclavitud en su territorio. Son los de Ohio, Illinois, Indiana, Kansas, Iowa, Nebraska y Colorado.

Los del *Noroeste*, establecidos sobre las márgenes de los grandes lagos y la parte alta de los ríos Missouri y Mississippi: Michigán, Minnesota, Wisconsin, los dos Dakotas (Norte y Sur) y los territorios de Wyoming é Idaho. Son los más avanzados quizás en ideas democráticas. También son los más grandes productores de trigo.

Los del *Pacífico*. California, Oregón, Wáshington, Nevada y Montana, los tres primeros situados en la costa de ese mar y los dos restantes en contigüidad: mineros, agricultores y comerciantes.

El territorio de la Unión, al tiempo de la Independencia, contenía solamente trece Estados y 91,000 leguas cuadradas.

La compra de la colonia de Luisiana á los franceses, en 1803, aumentó el área con 100,000 leguas cuadradas, pagadas con $ 10.000,000.

La adquisición de Florida, por compra al Gobierno español, en 1819, con 7,400, mediante un precio de $ 6.500,000.

La anexación de Tejas, en 1845, con 35.000.

Las conquistas hechas á México en 1848, con 64,500 indemnizadas con $ 15.000,000.

El tratado de límites celebrado con la Gran Bretaña en 1849, con 308,000 millas.

El territorio Gadsden comprado á México en 1853, con 45,000 millas.

La compra de Alaska á Rusia en 1867, en pesos $ 7.200,000, con 577,000.

Esta incesante adquisición de nuevos territorios, á pesar de no haber tenido nunca ocupada y cultivada más de la sexta parte de ellos, no es tranquilizadora para las débiles repúblicas hispanoamericanas y debe ser objeto de constante atención.

La población actual de los Estados Unidos se estima en 62.500,000. En 1880 sólo tenía 50.000,000; de suerte que ha tenido un aumento de 1.250,000 en cada año y de 12.500,000 en la década. De este guarismo pertenecerá poco menos de la mitad á la inmigración extranjera y el resto á la reproducción natural.

En 1891 será publicado el censo que debe levantarse el 30 de junio de 1890, y hasta entonces no se podrá dar noticia segura de la composición de los elementos étnicos de la Unión: puede, sin embargo, ensayarse un cálculo aproximado, tomando por base los números del censo de 1880, la reproducción ordinaria de los diversos grupos en periodos anteriores y el número, que ya es conocido, de la inmigración extranjera durante la última década.

Los 62½ millones actuales pueden clasificarse así:

Raza blanca de origen americano. . .	30.000,000
Raza africana.	8.200,000
Población de natividad extranjera. . .	10.100,000
Hijos de padres extranjeros nacidos en América.	14.200,000
Total.	62.500,000

En 1880 alcanzaba al guarismo de 50.155,783, entre ellos 6.679,943 nacidos en país extranjero y éstos tenían los siguientes orígenes:

Ingleses.	1.634,755
Irlandeses.	1.854,561
Alemanes	1.966,742
Suecos y noruegos	376,066
Austro-húngaros.	125,550
Franceses	106,971
Chinos	104,468
Suizos.	88,621
Rusos.	84,279
Mexicanos.	68,399
Daneses.	64,196
Holandeses	58,090
Otras nacionalidades	85,860
Total	6.679,943

La inmigración de 1880 á 1889 empieza á mostrar cambios en la composición de las nacionalidades de que proviene.

Hasta 1880 sólo había 125,000 austro-húngaros : las entradas de ellos en la última década pasan de 300,000, húngaros principalmente.

Sólo había en aquel año 44,000 italianos; en los últimos diez han inmigrado cerca de 300,000.

Los rusos apenas alcanzaban á 84,000 : la última década trajo más de 200,000.

De suerte que los 250,000 inmigrantes de esos tres orígenes han recibido en los diez últimos años un refuerzo de 800,000.

La inmigración de Suecia, Noruega y Dinamarca, cuyo número era de 460,000 en 1880, ha tenido un aumento de 700,000.

La procedente de las Islas Británicas no pasó de 2.000,000, incluyendo la que se verifica por la vía del Canadá.

La de Alemania alcanzó á cerca de 1.600,000.

El total de la década casi llegó á 6.000,000 de todas procedencias. Esos nuevos habitantes se dirigen preferentemente al Noroeste, á Nueva Inglaterra y á los Estados centrales : en ellos desalojan una parte de los antiguos obreros y artesanos, cuyos salarios y utilidades reducen con su competencia, y determinan con ellos otra corriente que se dirige á los Estados del Oeste y del Pacífico.

La inmigración total de los últimos setenta años, desde 1820 hasta 1889 inclusive, alcanza á 15.639,678; de los cuales eran :

Alemanes	4.552,000
Ingleses, escoceses, galeses y canadienses	3.818,000
Irlandeses	3.501,000
Suecos y noruegos	943,000
Austro húngaros	464,000
Italianos	414,000
Franceses	370,000

Rusos.	356,000
Chinos	292,000
Suizos.	174,000
Daneses.	146,000
Holandeses	100,000
Españoles y portugueses	45,000
Belgas	45,000
Otras procedencias.	256,000

El elemento francés, que parece de poca importancia en la anterior clasificación, es en realidad mucho más considerable con la inmigración canadiense de la provincia de Quebec, casi toda descendiente de la ocupante de esa antigua colonia francesa : población que ha conservado su lengua y en cierto modo su espíritu nacional. Así pues, los grupos principales de inmigración extranjera en los Estados Unidos, son cinco : el alemán, el irlandés, el inglés, el francés y el escandinavo, que alcanzan á 13, y á 20.000,000, contando la primera generación nacida en América.

Adquisición muy valiosa es la de esta inmigración de tan diversos orígenes, que lleva las variadas industrias é ideas de diversos países y permite verificar una selección de lo más civilizado, más fuerte y más adaptado á las circunstancias peculiares del país.

Si la emigración es una muestra de descontento con la organización social y política de un país, el veredicto de los anteriores números es terrible contra Inglaterra y Alemania y muy poco favorable á Suecia y Noruega.

La distribución del elemento extranjero es muy desigual entre los Estados y Territorios. Según el

censo de 1880, había por cada 100 americanos de nacimiento el siguiente número de extranjeros :

En Nevada	70
En Arizona	66
En Dakota	62
En Minnesota	52
En California	51
En Wisconsin	44
En Idaho	44
En Utah	44
En Montana	41
En Wyoming	39
En Massachussets (443,000)	33
En Nueva York (1.211,000)	31
En Michigan	31
En Nueva Jersey (231,000)	26
En Illinois (583,000)	23
En Connecticut (129,000)	24
En Iowa	19
En Pensilvania (587,000)	15
En Ohio	14
En Indiana	9
En Tejas	7
En Luisiana	6
En Virginia, menos de	1

Y lo mismo que en Virginia en los demás Estados del Sur.

El elemento americano blanco habita, pues, de preferencia los Estados del Oeste, en donde el elemento extranjero oscilaba entre 10 y 20 por 100 apenas.

Esta preferencia del extranjero se debe á las manu-

facturas de Nueva Inglaterra y los Estados centrales, cuyos salarios, fáciles de obtener y más altos que los de Europa, los atraen desde luego. Los suecos, noruegos, daneses y parte de ingleses van de preferencia al noroeste á ocuparse en la siembra de trigo.

De ese total de 50 millones que daba el censo de 1880, había 17.392,000 trabajadores.

Tomo de un interesante estudio estadístico de Mr. Edward Atkinson la siguiente distribución de ellos entre las diversas industrias :

TRABAJO MENTAL

Clérigos	65,000
Abogados	64,000
Médicos y cirujanos	85,000
Profesores y literatos	228,000
Periodistas	12,300
Ingenieros y hombres científicos	8,100
Músicos	30,400
Empleados en oficinas públicas	67,000
En bancos, seguros, ferrocarriles y establecimientos privados	135,000
Total	695,400

TRABAJO Á UN TIEMPO MENTAL Y MANUAL

Comerciantes	481,000
Hoteleros	33,000
Dependientes de establecimientos comerciales	522,000
Total	1.036,000

EN EL MANEJO DE MAQUINARIA AUTOMÁTICA.

Obreros en fábricas de tejidos	500,000
Obreros en trabajo de metales	300,000
Obreros sastres y costureras.	450,000
Obreros zapateros y sombrereros. . . .	210,000
Obreros, varios oficios semejantes . . .	280,000
Total.	1.740,000

MECÁNICOS Y TRABAJADORES CON HERRAMIENTA

Carpinteros y trabajadores en madera. .	500,000
Herreros.	172,000
Pintores.	128,000
Albañiles (probablemente maestros) . .	102,000
Otros oficios semejantes.	958,000
Total.	1.860,000

TRABAJO MANUAL Y MENTAL

Empleados en el servicio de ferrocarriles y telégrafos (no en la construcción). . . .	300,000
Sirvientes domésticos.	1.076,000
Lavanderos	122,000
Sirvientes en hoteles, buques, porterías, etc.	200,000
Ordeñadores, cocheros, carreteros, etc.	180,000
Otros semejantes.	391,000
Total.	2.268,000

TRABAJOS AGRÍCOLAS

Estancieros (*farmers*), vaqueros. chalanes, etc.	4.350,000

TRABAJO ENTERAMENTE MANUAL

Peones á jornal en los campos.	3.324,000
Otros no especificados, como leñadores, carboneros, etc., peones de albañilería y trabajadores en ferrocarriles.	1.857,000
Mineros.	240,000
Total.	5.421,000

De suerte que puede calcularse que la mitad de estos 17.400,000 de trabajores trabajaban por su propia cuenta como personas independientes, y como cada uno de ellos podría sostener dos ó tres personas más (mujer é hijos), puede sospecharse que muy cerca de un 60 por 100 de la población general dependía de sí misma.

La población urbana, es decir, residente en ciudades de 5,000 ó más habitantes, subía á 11.318,000. La proporción entre los habitantes de los campos y los de las ciudades cambia rápidamente en favor de estas últimas. Recuerdo haber leído en alguna publicación que en 1888 ya subía á 30 por 100, ó sea 20.000,000, el total de la población urbana.

La distribución de los habitantes entre las diversas alturas sobre el nivel del mar, aunque no de tanto interés en la zona templada como en la tórrida, empieza á tener interés desde los 35° de latitud, porque hasta ahí llega el límite de la fiebre amarilla, y en todo el territorio, porque la cantidad de lluvia, necesaria para las cosechas, disminuye con la altura. Ade-

más, el calor de las bajas latitudes atrae á la raza africana y el frío de las altas á la raza europea del Norte.

Se calcula que la altura media del territorio de los Estados Unidos es de 740 metros sobre el nivel del mar (2,600 pies ingleses).

La población, á este respecto, está dividida así :

De la orilla del mar hasta 30 metros de altura vivían en 1880	9.152,000
Desde 30 hasta 300 metros de altura, id. id.	29.800,000
Desde 300 hasta 450 id. id.	7.904,000
Desde 450 hasta 1,000 id. id.	2.543,000
Entre 1,500 y 1,800 id. id.	271,000
Entre 1,800 y 3,000 id. id.	186,000

De 1,000 á 3,000 metros de altura vive casi exclusivamente la población minera, principalmente la que trabaja las minas de plata.

Se considera allí que de 1,000 metros de altura en adelante es indispensable el regadío artificial para los trabajos de la agricultura, tanto por la falta de corrientes naturales, como por la escasez de las lluvias. Á esta última circunstancia concurre también la distancia del mar, pues la evaporación de éste es la que principalmente forma las nubes y la precipitación de ellas. Esta noción debiera tenerse muy presente en Colombia, el Ecuador, Bolivia y México, en donde las dos terceras partes de la población viven entre 1,000 y 2,500 metros sobre el nivel del mar.

El territorio de la Unión está dividido por los Montes Rocallosos en dos partes casi iguales : al

oriente, el valle del Mississippi y la costa del Atlántico se componen de regiones bajas, á menos de 400 metros de altura sobre el mar; al occidente, aquella cordillera, la de Nevada y altas mesas intermedias, tienen alturas de 500 á 3,000 en casi toda su extensión, y requerirán, para mantener una población considerable, grandes trabajos hidráulicos para levantar las aguas, abundantes, eso sí, en los niveles inferiores.

La Sabana de Bogotá entre nosotros, con algunos trabajos de esta especie, podria ser dos ó tres veces más productiva que hoy.

Los grados de temperatura son otro factor en la distribución de las razas y las industrias sobre el territorio americano. Entre las diversas estaciones y entre las diversas alturas sobre el nivel del mar hay allí oscilaciones de cosa de 100° centígrados, desde— 44° hasta+46°. En el sur la temperatura media del año es de 16 á 20°; en el norte oscila entre 4 y 10°. La primera de estas regiones permite el cultivo de plantas tropicales, como el algodón, el arroz, la caña de azúcar y las naranjas: en el norte casi sólo los cereales, las frutas de tierras frías, las papas y algunos forrajes de verano prosperan. La raza negra se complace en las bajas latitudes, entre los paralelos 40° y los 25°: los americanos viven principalmente entre los 35 y los 45°; los escandinavos y alemanes del norte prefieren los climas de los 40 á 49° de latitud. Estas inclinaciones diversas daban el siguiente resultado general en el censo de 1880:

En los climas de temperatura media de 5° centígrados vivían.	273,000	habitantes.
En los de 5 á 8°.	3.498,000	—
En los de 8 á 10°.	15.022,000	—
En los de 10 á 14°.	22.443,000	—
En los de 14 á 20°.	8.484,000	—
En los de 20 y 25°.	434,000	—

En temperaturas de 5 á 12° centígrados vivían, en 1880, 5.811,000 de nacimiento extranjero. Los 800,000 restantes vivían en temperaturas más altas, pero en climas de montaña en lo general. La raza de color se ha situado en el otro extremo de la Unión, así:

Entre 5 y 7°	de temperatura	media. .		14,800
— 10 y 13½	—	— . .		989,000
— 13½ y 21	—	— . .		5.420,000

Los 155,000 restantes vivían en climas más cálidos aún.

Estos climas pertenecen á las orillas del mar y el valle del bajo Mississippi, desde los 25 hasta los 39° de latitud. El Estado de Virginia, el más septentrional de los del Sur, en donde principiaba la línea de la esclavitud, está situado entre 5 y 8° de temperatura media; pero el invierno es corto y los calores principian desde la mitad de la primavera.

La riqueza general de los Estados Unidos fué computada, en el censo de 1880, en $ 43,642.000,000 divididos en los siguientes capítulos:

Valor de las haciendas ó propiedades agrícolas. . . . . $ 10,197.000,000

Valor de las casas y edificios de todas clases.	9,881.000,000
Valor de las minas, pozos de petróleo, canteras, etc., incluyendo el valor de la mitad del producto anual. . . .	781.000,000
Total de los valores raíces. . . .	$ 20,859.000,000
Telégrafos, buques y canales. . . .	419.000,000
Ferrocarriles y sus equipos. . . .	5,536.000,000
Muebles, libros, vestidos, joyas y demás efectos existentes en poder de los consumidores.	5,000.000,000
Animales domésticos en las haciendas, herramienta y maquinaria de trabajos agrícolas.	2,406.000,000
Tres cuartas partes del producto anual de la agricultura y de las fábricas y manufacturas y mercancías extranjeras importadas.	6,160.000,000
Herramientas, máquinas y artículos varios.	650.000,000
Monedas de oro y plata.	612.000,000
Iglesias, escuelas, edificios públicos y demás valores raíces no sujetos á contribuciones.	2,000.000,000
Total	$ 43,642.000,000

La población aumenta en este país un 30 por 100 en cada diez años; pero la riqueza sube un 60 por 100, y á las veces 100 por 100. Así, en estos últimos diez años se estima que, ya por el alza natural del valor de las fincas raíces, como por la acumulación de los aho-

rros, la riqueza general asciende á $ 70,000.000,000, ó, en otros términos: que ha tenido un acrecimiento de $ 26,000.000,000, igual á un 60 por 100.

Esta riqueza se dividía en 1880 entre las diversas partes de la Unión del modo siguiente:

		Por cabeza
Estados de Nueva Inglaterra. . . .	$ 4,935.000,000	$ 1,235
— Centrales.	16,420.000,000	1,430
— del Sur y del Sudoeste . . .	4,415.000,000	440
— del Oeste y del Nordeste . .	14,435.000,000	830
— del Pacífico.	1,490.000,000	1,350
Territorios federales, caminos, etc. .	5,500,000	110
Término medio por cabeza de la Unión (en 1880). .		$ 940

Se ve, pues, que los más ricos eran los habitantes de Nueva York y Pensilvania, en los Estados Centrales, seguidos por los de California y los de Nueva Inglaterra, y que los más pobres eran los del Sur; pero en la última década deben de haberse alterado estas proporciones con el progreso sorprendente de los Estados y territorios del Noroeste, á los cuales se ha dirigido la gran masa de la inmigración, y con el de los Estados del Sur y del Sudoeste, en donde Alabama, Tennessee y Kentucky han desarrollado muy en grande la explotación de sus minas de carbón y de hierro, las fábricas de tejidos de algodón, todas fundadas en vasta escala y ensanchado de un modo sorprendente sus vias férreas. Á este último fenómeno, comprobante de los felices resultados de la abolición de la esclavitud, ha ayudado poderosamente el concurso de capitales y empresarios de los Estados del Norte. En los periódicos americanos veo que éstos invirtieron en los del Sur, en sólo el año de 1888, $ 168.000,000: suma enorme, que no parece verosímil.

Las contribuciones públicas, ó sea la parte de la riqueza individual que se emplea en la satisfacción de necesidades colectivas, es de dos clases: la una comprende los impuestos de naturaleza obligatoria; la otra las contribuciones voluntarias, los legados y las donaciones intervivos.

Las primeras montan, poco más ó menos, á pesos $ 1,000.000,000 anuales, divididas así:

Contribuciones	nacionales.	$ 380.000,000
—	de los Estados.	120.000,000
—	de las ciudades.	320.000,000
—	de los condados y distritos parroquiales.. . .	180.000,000

Las nacionales se invierten en los gastos que exige el funcionamiento del Gobierno Nacional, la defensa exterior (ejército, marina y relaciones diplomáticas) y el fomento de algunos ramos necesarios á la evolución intelectual é industrial del país (como la oficina de Patentes, la oficina de Agricultura, el Instituto Smithsoniano, el Observatorio naval, el cuerpo de Ingenieros civiles, la Escuela militar de West Point y la Naval de Annápolis) y la deuda pública.

Las de los Estados, en el Gobierno municipal de éstos, la educación pública, las vías de comunicación, establecimientos de corrección, de caridad y de sanidad, las milicias, la policía de seguridad, etc.

Las terceras en el servicio especial exigido por las grandes aglomeraciones de hombres, como facilidades de locomoción en las calles, aseo y ornato de éstas, parques públicos, mercados, provisión de aguas, alumbrado nocturno, escuelas primarias, hospitales, servi-

cio de sanidad, policía de seguridad y las deudas de las ciudades.

De las últimas, las de los condados se invierten principalmente en el servicio judicial de tribunales, jurados, cárceles, funcionarios de instrucción, y á las veces en caminos cantonales, etc.

Las últimas en los objetos de la vida parroquial: calles, caminos vecinales, policía, cárceles, hospitales, provisión de agua y de luz, mercados, cementerios, escuelas, etc.

Como se ve, estos gastos comunales ó parroquiales de las ciudades y pueblos, alcanzan á sumas iguales á las que exigen el servicio de los Gobiernos Nacional y de los Estados ($ 500.000,000 cada uno); pero el servicio municipal de los Estados, condados y municipios, ciudades y pueblos, es casi tres veces más costoso y aun más importante que el del solo servicio nacional. Esto es efecto de la organización federal del país. El gobierno de las ciudades exige más labor, hombres más especiales, grandes talentos de organización, y como se ve, la suma invertida por ellas es superior á la que invierte el Gobierno Nacional; rentas del cual, aun después de pagar los intereses y fondo de amortización de la deuda, superan actualmente en $ 100.000,000 á sus gastos ordinarios.

Á éstos se provee con un sistema sencillo de contribuciones: las de aduanas en el nacional, con algunos derechos de sisa como rentas interiores. Contribuciones directas sobre el valor de las fincas raíces y sobre la renta de los capitales ó en proporción al capital del contribuyente, en los Estados, ciudades y

distritos parroquiales. No hay monopolio alguno, si se exceptúa el de unos lechos de fosfato, valiosos como abono para las tierras, en la Carolina del Sur, y el arrendamiento, sin monopolio, de unas vertientes saladas en el Estado de Nueva York.

De las contribuciones voluntarias no se lleva cuenta especial, como puede comprenderse; pero son de una importancia muy digna de llamar la atención. Las universidades, colegios, escuelas de enseñanza profesional, museos, bibliotecas, academias de Bellas Artes; parques públicos, plazas, jardines, acueductos; hospitales, hospicios, casas de asilo; estatuas, monumentos conmemorativos, fuentes artísticas, etc., deben gran parte de su existencia y conservación á donaciones y legados, cuyo importe se calcula en no menos de cinco millones de pesos anuales.

Entre las muestras de este gran espíritu cívico merecen citarse las donaciones hechas al Gobierno de la Unión al principiar la guerra civil, en 1861, que en menos de dos meses montaron, según mis recuerdos de lectura en los periódicos de esos días, á más de veinte millones de pesos. Las suscripciones en favor de las víctimas del incendio de Chicago en 1871, que pasaron, en sólo los Estados Unidos, de *cuarenta ó cincuenta* millones de pesos. Los auxilios enviados de todos los Estados á los habitantes de Chárleston con motivo del terremoto de 1886, y á los de Jámestown en el presente año después de la ruptura de la esclusa que sostenía un lago artificial. El célebre filántropo Peabody solamente hizo en los últimos tres años de su vida donaciones diversas para la educación de la

gente de color en el Sur, por más de dos ó tres millones de pesos, y para diversos objetos en varias ciudades por tres ó cuatro millones más.

Llenos de confianza en el porvenir, los americanos no vacilan en descontarlo. El Gobierno Nacional debía en 1865, al fin de la guerra de secesión, cerca de $ 3,000.000,000; pero ha pagado en monedas de oro los intereses y más de las dos terceras del capital, á pesar de haber tenido también papel moneda circulante. Hoy no pasa de $ 900.000,000 el monto de su deuda, cuya amortización espera terminar para fines de este siglo, pues se hace á razón de 80 á $ 90.000,000 por año, hasta pagando premio de 30 por 100 sobre el valor nominal de los bonos de plazo no vencido. ¡ Tanto así son la plétora de su Tesorería y el crédito de que disfruta en el mundo !

Los Estados debían en 1880. . . .	$ 234.000,000
Los condados y municipios (1). . . .	124.000,000
Las ciudades, los distritos *(townships)* y los distritos escolares (2).	698.000,000

De suerte que la deuda total de los Estados Unidos ascendía á dos mil millones de pesos.

---

(1) La reunión de varios distritos para objetos judiciales ó administrativos forma un condado en unos Estados, en otros un municipio.

(2) Además de Estados, condados, ciudades y pueblos, hay distritos escolares, organizados para la mejor administración de las escuelas primarias, y á cargo de comisionados especiales encargados únicamente de este ramo.

CAPÍTULO XXXVI

PROBLEMAS AMERICANOS

Conservación de la integridad de la Unión.—La raza negra.—Anexación del Canadá.—Conquistas ó adquisiciones de nuevos territorios en México y la América Central.

Entre las cosas que atraen la atención del viajero en los Estados Unidos, los monumentos que recuerdan la formidable guerra civil de 1861 á 1865 son una de las principales. Á la entrada de la calle de San Carlos, en Nueva Orleáns, se tropieza con una estatua de bronce del general Lee, general en Jefe del Ejército Confederado de Virginia, y luego en dos de los cementerios principales, columnas de granito, expresivas de adhesión orgullosa á la causa vencida, sostienen estatuas conmemorativas de los sodados confederados de Luisiana que murieron defendiendo la causa de la secesión. Al pasar los límites de la antes tierra de la esclavitud aparecen los monumentos de Lincoln, Grant, Farragut y otros jefes de los ejércitos que sostuvieron la integridad de la Unión; los cementerios federales, y el monumento de Gettysburgh, que conmemora la gran victoria del Norte. Procurando darse cuenta de la división actual de los partidos,

encuentra el observador que los separa la misma línea geográfica que dividía las líneas de los ejércitos durante la guerra civil: el Sur, sólido de una parte; el Norte, el Noroeste y el Oeste, compactos, de la otra; vacilante é indeciso el Centro, exactamente como aparecían antes de la guerra. Indagando cual es la disposición de los partidos con relación á la raza antes esclava, se encuentra en el periodismo la expresión franca de una resistencia tenaz á reconocerles derechos políticos en los Estados del Sur, y tendencia — muy poco enérgica á la verdad — á protegerla en el ejercicio de tales derechos entre los hombres de estado que encabezan el sentimiento popular en los del Norte.

Á juzgar por estas señales, por los recuerdos de encarnizamiento de la lucha y por el espíritu de preferencia á la causa de los Estados sobre la causa nacional, de que todavía da muestras el Sur, en contraposición al sentimiento de amor á la Unión, dominante en los del Norte y del Oeste, creyera uno que el fuego está encubierto debajo de la ceniza, y que cualquier día, á un soplo de las cóleras de partido, pudieran prender otra vez la llama de la separación entre las dos secciones.

La historia de la primera formación de los partidos en los Estados Unidos pudiera contribuír á reforzar este concepto. En los primeros días de la Independencia, Wáshington y sus amigos juzgaban preferente á toda otra idea política fortificar el sentimiento nacional, aumentar la influencia del Gobierno de la Unión y establecer como interés preponderante el de la integridad de la República, en el caso de encon-

trarse en conflicto con el interés local de los Estados. Á esta idea pareció afiliarse la mayoría de la opinión en los de Nueva Inglaterra y del Centro. Jéfferson y sus amigos siguieron otro camino. Temerosos de que la organización de un Gobieno Nacional demasiado vigoroso pudiese atentar á las libertades individuales de los ciudadanos, juzgaron garantía mejor de la conservación de éstas mantener en toda su fuerza el espíritu local reinante en las antiguas colonias inglesas, y establecer como punto de partida que el patriotismo debía obediencia y amor primordial al Estado y tan sólo en segundo lugar á la Unión. Á esta interpretación de los deberes cívicos se adhirieron Virginia, el más fuerte entonces de la reciente nacionalidad llamado por antonomasia *la madre de los Estados y de los hombres de Estado*, y todos los demás situados al sur del Potomac.

Los intereses de la esclavitud, en seguida, vinieron á reforzar esta idea peligrosa en el corazón de los grandes plantadores dueños de esclavos, que constituían la clase gobernante en esa sección. Desde que en la mayoría de los Estados del Norte fué decretada la manumisión de los esclavos, en el Sur se sospechó que la idea abolicionista no tardaría en aparecer como un elemento destructor de su prosperidad y su influencia política. En previsión de que el Gobierno general, entonces patrimonio de los hombres del Sur, pudiese pasar á manos de los del Norte, juzgaron necesario poner la institución de la esclavitud bajo la jurisdicción exclusiva de los gobiernos locales, y de aquí surgió la famosa teoría de la *Soberanía de los Estados*,

ardorosamente sostenida por Calhoun, origen de tanta controversia y dificultades allá, así como de no poca anarquía y guerras civiles en Colombia y en las demás Repúblicas federales de la América española, adonde se propagó por imitación demagógica.

Una vez enfrentadas las dos ideas de esclavitud y de libertad, el pensamiento de la lucha, quizás el de la separación de las dos fracciones del territorio, empezó á preparar materiales para el día del conflicto supremo. No es imposible que la invasión al Canadá, ejecutada durante la guerra de 1812, hubiese tenido entre sus causas determinantes la idea de extender en esas regiones el territorio libre de la Unión; pero sí es indudable que la adquisición de la Florida, el auxilio prestado á la separación de Tejas de la nacionalidad mexicana en 1835 y 1836, y la anexación posterior de ese territorio en 1845 y 1846, se debieron al fuerte interés de los dueños de esclavos por extender los límites de su influencia con la creación de otros dos Estados participantes de sus mismas ideas. El combate entre los dos principios se mantuvo en campo cerrado desde 1820. En ese año las fuerzas contendientes se componían, por un lado de los once Estados de Vermont, New Hampshire, Connecticut, Rhode Island, Massachussets, Nueva York, Pensilvania, Nueva Jersey, Ohio, Indiana é Illinois, que ya habían abolido la esclavitud; y del otro los once de Delaware, Maryland, Virginia, Carolina del Norte, Carolina del Sur, Georgia, Kentucky, Tennessee, Alabama, Mississippi y Luisiana, que la mantenían. La creación de Maine en ese mismo año, por desmembración del de

Massachusset, dió un voto de mayoría á la causa de la libertad, que los Estados del Sur compensaron con la admisión del Missouri, favorable á la esclavitud en 1821. Ya la admisión de este último había dado origen á debates apasionados que parecieron poner en peligro la integridad de la República, pero que fueron calmados por el célebre *Compromiso del Missouri*; en el cual se zanjó por lo pronto la dificultad con la adopción del paralelo 36° 30′ como último límite adonde pudiera extenderse la esclavitud en el Oeste. Los dos partidos parecieron contentarse con un equilibrio de sus fuerzas respectivas estrechamente mantenido. En 1836 la incorporación de Arkansas, con esclavos, fué compensada en 1837 con la de Michigan, como territorio libre, y las de Florida y Tejas en 1845, con las de Iowa y Wisconsin en 1846 y 1848. Así pues, desde el origen de la nacionalidad el Sur y el Norte aparecieron como fracciones esencialmente antagonistas á quienes sólo un perfecto equilibrio podía mantener en paz.

Empero, las adiciones sucesivas de los Estados libres de California en 1850, Minnesota en 1858, Oregón en 1859, y la próxima de Kansas en 1861, rompían ese equilibrio y anunciaban la hora del desenlace. Era imposible mantener por más tiempo la fuerte tensión de las pasiones comprimidas; el Sur apeló á la decisión de la espada; el fallo de ésta le fué adverso; la esclavitud fué abolida, y veinticinco años de muerte para ésta han puesto un sello definitivo á esa solución. La esclavitud no sería revivida allí aun cuando los *Estados Confederados* tornasen á levantarse

del sepulcro y conquistasen su independencia. En vista de sus grandes progresos actuales, comprenden no tan sólo la inutilidad de esa institución para el desarrollo de sus riquezas, sino el peligro que trae consigo la existencia de dos razas entre quienes desemejanzas físicas son obstáculo á su fusión, y que, manteniéndose separadas, tienen que llegar á ser enemigas; peligro grave separado el Sur del resto de la Confederación, insignificante mientras permanezca en ella.

La antipatía entre el Norte y el Sur era obra exclusiva de los grandes intereses fincados en la esclavitud. La enemistad verdadera existía únicamente entre los dueños de esclavos, por una parte, y los predicadores de la abolición por otra: enemistad sostenida en los unos por un interés monetario, en los otros por una convicción filosófica; extendida en una y otra parte al resto de la masa de los habitantes por esa solidaridad inconsciente que suele establecerse dentro de unas mismas líneas geográficas por la comunidad de otros muchos intereses; pero enemistad que, como la luz reflejada, no puede tener la intensidad ni la duración que el foco primitivo de donde procede. Destruída la esclavitud, reemplazada con el trabajo libre de los blancos y el de los manumisos mismos, sustituído en la organización de las industrias el sistema de grandes plantaciones por el de pequeñas labranzas, dividida ya entre muchas manos la propiedad territorial antes concentrada en pocas, — los intereses nuevos, en lugar de ser hostiles á los de los Estados del Norte, les son homogéneos y aún simpáticos. Delante de ellos toda esperanza de renacimiento para la

esclavitud es ilusoria; el origen de la discordia no existe ya, pues, y el odio de otros tiempos cederá el campo al sentimiento histórico de comunidad de origen, intereses y destinos.

Aparte de estas consideraciones morales, que son las que deciden el sentimiento y el modo de obrar de las poblaciones, la posibilidad material de renovar la lucha es menor, á causa de la desigualdad cada día mayor entre la población y los recursos de los combatientes.

En 1820 la Unión tenía		9.600,000
De ellos en los Estados libres	5.200,000	
— — — esclavos	4.400,000	
En 1860 alcanzabá la Unión á . . . . . :		31.400,000
Los Estados del Norte . . .	18.000,000	
— — — Sur	13.400,000	
En 1880 la población total subía á		50.000,000
Los Estados del Norte . . .	32.000,000	
— — — Sur	18.000,000	
En 1890 (aproximación) los Estados Unidos		62.500,000
Los del Norte	41.000,000	
— — Sur	21.000,000	

En 1820 el Norte sobrepujaba en población al Sur en menos de . . . . . 20 por 100

En 1860 la ventaja era ya de . . . . . 40 por 100

En 1880 de . . . . . 70 por 100

En 1890 de . . . . . 90 por 100

Y si de la población de los Estados del Sur se deducen 8.000,000 á lo menos de raza africana, que de

ningún modo favorecerían la causa de la secesión, los términos serían 49.000,000 contra 13, y la superioridad del Norte sería de 400 por 100.

La idea de la separación ha muerto, pues, en el Sur, y con ella la teoría de la soberanía de los Estados y de la primacía de obediencia y fidelidad al Gobierno de éstos. Un siglo de prueba ha demostrado que los derechos individuales nada tienen que temer y sí mucha protección que esperar de la supremacía nacional. El Potomac ha perdido su significación como línea divisoria de dos pueblos distintos en su constitución social y sus aspiraciones políticas. La generación que alimentaba esas discordias va desapareciendo, y con ella hasta la memoria de esa enemistad pasajera. Entre la parte alta y la baja del valle del Mississippi no caben fronteras. El comercio libre al través de ese inmenso territorio es el primero de los bienes de que disfrutan sus habitantes. Los ríos y los ferrocarriles, que de norte á sur cruzan esos inmensos espacios, establecen todos los días una relación, una penetración recíproca de ideas, intereses y afecciones ya imposible de romper. Los sobrevivientes de los vencedores y los vencidos de Gettysburgh se dieron ya un abrazo de paz en el suelo en que veinte años antes corrió unida la sangre de unos y otros. Quizás más bien no muy tarde el Sur será Norte y el Norte será Sur: quiero decir que los antes mantenedores del privilegio y de la desigualdad en el Sur, serán ahora los campeones del libre cambio, los defensores del comercio sin trabas en todos los pueblos; y los antes abolicionistas del Norte, los fabricantes millonarios de Nueva

Inglaterra y de los Estados centrales, los potentados que pretenderán el derecho exclusivo de vender sus telas á los consumidores del resto del país.

LA RAZA NEGRA

Pero ¿qué será de la raza africana una vez que sus antiguos amos puedan prescindir de ella en sus trabajos y consideren su presencia como un peligro ó simplemente como un lunar que afea, en su concepto, el conjunto de la civilización á que los blancos aspiran?

Para mis lectores colombianos esta pregunta puede parecer ridícula, pues entre nosotros, como en todos los países latinos, la raza negra ha seguido viviendo, después de abolida la esclavitud en términos de amistad, ó por lo menos sin ser objeto de antipatía por parte de los blancos. Las relaciones entre las dos razas, sobre todo en los pueblos de origen español, son muy antiguas y empiezan á ser, si no son del todo, armoniosas, porque la fusión de ellas empezó en España mismo desde la invasión de los árabes, y en sur América desde el origen de las colonias españolas; pero en los pueblos anglosajones el caso es distinto. En los Estados Unidos, sobre todo, la idea de la superioridad inmensa de la raza blanca sobre la de color, está tan profundamente arraigada, que, con excepciones, por supuesto, el negro inspira al blanco sentimientos de antipatía, trocados casi en rencor en los del Sur después de la emancipación. Una reforma de la Constitución adoptada en 1865 y 1866 concedió á los negros derechos civiles y políticos iguales á los

de los blancos; pero esta reforma, principalmente en lo que se refiere á la franquicia electoral, ha venido á ser letra muerta en la práctica.

En las primeros años que siguieron á la emancipación, el Gobierno Federal mantuvo guarniciones en los Estados del Sur y una oficina de manumisos *(Freedmen Bureau)* con el objeto principal de proteger á éstos en el libre ejercicio de sus derechos, de darles acceso á la educación en las escuelas y de facilitarles medios de abrirse carrera en los trabajos que estaban á su alcance. Esto exigía un pie de fuerza permanente superior al que los americanos del Norte consideran compatible con la forma republicana, y en las rebajas que sucesivamente decretó el Congreso de la Unión se hizo imposible conservar las guarniciones, y sin éstas tampoco pudo funcionar la institución protectora de que acabo de hacer mención. Mientras existieron en el Sur fuerzas del Norte, al abrigo de ellas y del aniquilamiento del partido demócrata, en los primeros años después de la guerra, la reconstitución de los Estados vencidos pudo hacerse con el sufragio de los manumisos y el de votos de blancos simpáticos á éstos, dando á los hombres de color una generosa participación en los destinos públicos. Los gobiernos de los Estados eran, en lo general, presididos por hombres del Norte, poco ó nada conocedores de los intereses y sentimientos de esos Estados; hombres á quienes las poblaciones acusaban, con razón ó sin ella, de ser meros aventureros, sin más equipaje ni más títulos que un saco de noche y el espíritu de intriga suficiente para buscar fortuna en el gobierno de los pueblos del

Sur. De aquí el sobrenombre de Gobiernos de *carpet-baggers* con que los bautizó la antipatía de sus gobernados, agregando á este apodo las acusaciones de ineptitud y de espíritu concusionario dispuesto á las operaciones más inmorales, á trueque de encontrar en ellas una retribución pecuniaria. Algunos de esos hombres de color, sacados repentinamente de la situación más abyecta al ejercicio de altas funciones políticas, dieron muestras inesperadas de inteligencia poco común; pero, según parece, — semejantes á los antiguos espartanos, á quienes una vida de austeridad obligatoria no pudo enseñarles el desprecio del dinero y de los placeres del lujo que á manos llenas les ofrecieron los sátrapas persas, — los manumisos mostraron poca probidad en el manejo de los negocios públicos que se les confiaron. Observación que puede hacerse en todas partes y con todas las razas; la esclavitud degrada, corrompe el sentido moral del hombre. La moralidad y la dignidad personal no se adquieren sino en el medio ambiente de la libertad, y no en pocos días ni en pocos años, sino en el transcurso de generaciones enteras. Las razas recién admitidas pueden ser físicamente robustas, pueden ser inteligentes; pero la evolución moral es la última forma de regeneración que se produce en ellas.

Así parece haber sucedido en el Sur de la Unión. Cayó en descrédito la participación de los hombres de color en el Gobierno; volvió éste á manos de las antiguas familias de raza blanca, y, como medio de impedir cualquiera combinación que pudiera arrebatárselo, ya por la astucia, ora por la intimidación, el

negro ha sido alejado de las urnas electorales, aun en aquellos Estados, en donde, como en Luisiana, Mississippi y Carolina del Sur, está en mayoría notable sobre los blancos.

No es esto solo : también se les rechaza de los hoteles, de los teatros, de los ómnibus y coches de los ferrocarriles, de las escuelas, de las iglesias y aun de los cementerios de los blancos : su testimonio es despreciado en los juicios entre los blancos, y aun ciertos delitos que entre éstos son á las veces mirados con lenidad, en el negro son castigados con pena de muerte, no impuesta siquiera con formas judiciales, sino con el procedimiento sumario de la *Lynch law*, por medio de jueces, testigos y verdugos enmascarados, cuya impunidad está siempre asegurada.

Más aún : algunos periódicos del Sur, alarmados con la idea de que el partido republicano se propone adoptar medidas con el objeto de proteger á esa raza en el ejercicio del derecho de sufragio, expresan con toda franqueza el sentimiento de que, al contrario, debe constituírsela en estado notorio de inferioridad, privándosela de derechos políticos, confinándosela á determinados lugares insalubres, ó bien obligándosela á emigrar otra vez al continente africano de donde procede.

Estas últimas son, á no dudarlo, exageraciones de cabezas acaloradas. Según he podido juzgar, los hombres públicos y los periodistas del Sur están divididos á este respecto en tres pareceres :

1.° El de adoptar medidas activas para educar y civilizar la raza negra, proporcionándole escuelas nu-

merosas, y creando ó subvencionando establecimientos industriales de que los africanos puedan llegar á ser dueños exclusivos mediante su laboriosidad, conducta moral y espíritu de economía. Los partidarios de este sistema no juzgan necesaria ninguna restricción de los derechos civiles y políticos, y confían en que la mejor educación los hará ciudadanos útiles en todo sentido.

2.° El de negarle decididamente toda participación en la política y considerarla á perpetuidad como una raza inferior, únicamente consagrada á servir de instrumento de trabajo á la raza blanca.

Citaré las palabras de un hombre de Estado, del Sur, actualmente senador de la Unión, Mr. J. B. Eustis, palabras que traduzco de un artículo publicado en *The Forum* de Nueva York, en octubre de 1888 :

« La corriente del golfo, ese río dentro del Océano con su corriente propia y sus aguas de más alta temperatura, no está más distintamente separado del Océano que la raza negra de la familia humana, aunque sea una rama de ella. Esta separación, esta falta total de posibilidad de asimilación, este extrañamiento social produce un sentimiento de antipatía ó cuasi hostilidad entre las dos razas, tanto en el Norte como en el Sur; con la sola diferencia de que, siendo más numerosos los negros en la última de estas secciones, las manifestaciones de ese antagonismo son inevitablemente más frecuentes y caracterizadas por una intensidad de más serios resultados, porque, cualquiera que sea la provocación, ambas razas la consideran como un mero incidente en la lucha por la supremacía y la dominación.

» Esta es necesariamente la desgraciada condición de un país habitado por tales dos razas tan distintas y antagonistas. Pueden gozar de largos períodos de calma y de paz; pero cualquier incidente imprevisto, político, religioso, de educación ó social, puede en un momento levantar el odio y conmover toda la sociedad en un terremoto de razas en conflicto. »

. . . . . .

« Si en el Sur ha habido pocas violencias ó derramamiento

de sangre, se debe al hecho de que desde el principio de cualquier trastorno los blancos se han mostrado resueltos á enseñar á los negros que la destrucción de propiedades y el asesinato de mujeres y niños no sería tolerado de modo alguno. Consecuencia de esta política inflexible (*stern policy*) ha sido el reinado de la paz y la quietud en el Sur, y que ambas razas hayan vivido por años enteros en términos amigables y satisfactorios. »

. . . . . .

« El negro puede vivir, prosperar y ser feliz bajo el Gobierno de los blancos; pero el blanco jamás podrá serlo bajo el Gobierno de los negros.

» Si la inferioridad es la suerte de los negros, más bien que apelar al favoritismo político del Gobierno federal ó á las simpatías de los filántropos del Norte, su deber es confiar implícitamente en la magnanimidad de sus conciudadanos blancos del Sur para que los traten con la justicia y la generosidad debida á su condición infortunada. »

3.° El de confinarla á una región exclusivamente destinada para ella en el Sur, en donde forme otra organización política dependiente y bajo la protección de los Estados Unidos. O bien transportarla nuevamente al continente africano.

Se comprende que lo último es moral y materialmente imposible, y que si no lo fuera y se llevase á cabo, sería uno de los más negros crímenes que un pueblo cristiano y civilizado pudiera cometer. La raza africana no vino á este continente por su propia voluntad: fué traída con violencia, empleada en la prestación de los más útiles servicios á la riqueza y civilización de los Estados del Sur: devolverla, pues, á las regiones en donde impera el salvajismo, sería un acto que la lengua humana no tendría adjetivo con qué calificar. No sólo sería un crimen, sería un suicidio para la raza blanca, la cual carecería de los brazos necesarios para cultivar sus campos y ejecutar todoe

los trabajos que requieren resistencia contra el clima y fuerza física superior. El Sur se tornaría en un desierto : sería la expulsión de los árabes en España.

La segunda de estas alternativas equivaldría al restablecimiento puro y simple de la esclavitud, á hacer estériles los sacrificios que costó abolirla : solución que los Estados del Norte, mucho más fuertes hoy que en 1861, no consentirían jamás.

La primera de ellas es, pues, la única posible, la que está en la corriente natural de los sucesos y la que, sin necesidad de medidas violentas por parte del Gobierno federal, será al fin adoptada, como ha empezado ya á serlo con el concurso de algunos de los mismos antiguos campeones de la esclavitud, entre ellos el general Wade-Hampton, Gobernador de la Carolina del Sur hace pocos años.

La raza negra no ha mostrado, por otra parte, condiciones que puedan hacerla considerar incapaz de llegar á la civilización : antes bien, ha desmentido el pronóstico de sus enemigos, de que, una vez libre, se entregaría á la ociosidad y á los crímenes. Ha aceptado el trabajo y consagrádose á él con no poco buen éxito. Según he leído en periódicos americanos, se calcula que sus ahorros, invertidos en su mayor parte en la adquisición de tierras en propiedad, pasan actualmente de dos mil millones de pesos, tanto como la quinta ó cuarta parte de la riqueza de los Estados del Sur; se dice que publica doscientos cincuenta periódicos, y que sostiene un gran número de escuelas privadas para educar los niños de su raza.

El problema es temeroso, sin embargo. Antes que

las dos razas se resuelvan á considerarse iguales, políticamente hablando, ó más bien antes que el blanco aprenda á prescindir de sus manifestaciones de desprecio y antipatía por los negros, transcurrirán largos años de inquietud y aun tal vez de peripecias sangrientas. El Gobierno Federal se considera obligado á proteger á los oprimidos, á hacer efectivas las garantías que á éstos concede la reforma XIV de la Constitución nacional, y esta tarea es una de las más difíciles y cumplicadas que pueden darse. Para llevarla á cabo sería necesario establecer en el Sur tribunales y funcionarios nacionales, sostenidos por fuerza armada, y eso implicaría una modificación profunda en la naturaleza de las instituciones fundamentales del país; exigiría la intervención del Gobierno nacional en la administración municipal de los Estados. De aquí surgirían motivos de fricción entre una y otras entidades, en las que la nacional pudiera no ser la más fuerte, pues en los Estados mismos del Norte tampoco se miraría con buenos ojos esa intervención.

Esta dificultad social se complica con los intereses políticos y puede precipitar algún conflicto. Si el partido republicano llegase á necesitar del sufragio de los negros, naturalmente más adictos á los que fueron sus libertadores que á los demócratas, sus antiguos amos, esta eventualidad podría conducir á medidas de protección intempestivas y aun marcadas de exageración, como lo son casi siempre las que parten de pasiones ó intereses de partido, y las consecuencias no serían de fácil previsión. Esa eventualidad, que hoy no parece próxima, surgiría inevitablemente si

en la balanza política los Estados del Oeste se inclinasen al partido demócrata, porque entonces los republicanos necesitarían formarse mayorías en los del Sur, las cuales sólo del concurso de la raza negra podrían esperar.

La única solución radical del problema es, á mi ver, la fusión de las dos razas : fenómeno que hoy parece muy distante, pero que la civilización de la que hoy es inferior acercará. Contra los negros ricos educados y en posición independiente, no habrá la misma repugnancia mostrada hoy por la pobreza, la abyección y el desaseo en que viven. Si la paz y el orden llegasen á fundarse en las Repúblicas de Santo Domingo y Haití, las necesidades del comercio americano obligarían á prestar á los habitantes negros de esa isla más consideración y simpatía de las que hoy se conceden á los de los Estados del Sur. Si en alguna guerra en que los Estados Unidos se viesen envueltos, la raza negra manifestase el valor y la lealtad que tan alto puesto le valió en la de la independencia colombiana, esas cualidades la ennoblecerían á los ojos de los más preocupados. Si algún día llegase á la posesión del sufragio, y su concurso fuese necesario para obtener el triunfo de ideas ó intereses sostenidos con pasión, el espíritu de partido no consentiría en suicidarse y miraría como más pequeñas las diferencias físicas que hoy le parecen enormes, á trueque de las mayorías que esa raza pudiera proporcionarle. Cuando trabajen unidos en unos mismos talleres, unos mismos surcos y unas mismas minas el blanco y el negro, la comunidad de trabajos y esperanzas romperá

las vallas mantenidas antes por la incomunicación y la desigualdad de condiciones sociales.

Hay más: el día en que los Estados Unidos consideren necesario intervenir en cuestiones de política exterior por medio de las armas, esa raza les dará un elemento militar superior al que tendrían con ejércitos reclutados exclusivamente entre los blancos: consideración que por sí sola bastaría para hacerles comprender que esa diversidad de colores en su población es un complemento de su poderío y de su influencia futura sobre los destinos del mundo. Los ingleses han dado ya el ejemplo empleando en el Egipto sus cipayos de la India, y los americanos no tardarán en seguirlo, sirviéndose de sus africanos en las Antillas, la América del Sur, y más tarde, en los problemas de la Polinesia y del Asia.

ANEXIÓN DEL CANADÁ

Pocos serán los americanos que juzguen definitivos los límites actuales de su territorio nacional. La extensión indefinida de sus dominios es entre ellos, como entre los romanos de ahora veinte siglos, una de las visiones de lo que juzgan ser su destino manifiesto. Aunque sólo tienen poblada y cultivada menos de la quinta parte de sus tierras, y aunque en esa misma quinta parte pudiera caber una población cinco veces mayor que la actual, parecen sentirse estrechos en esa inmensidad, y empiezan á dirigir sus miradas al norte y al sur en busca de nuevas adquisiciones de territorio. La anexación del Canadá es hoy ya uno de los temas de discusión en sus periódicos. Si la logra-

sen, duplicaría sus dominios, aumentaría en cinco ó seis millones el número de sus habitantes y dejaría libre su espíritu de la enojosa vecindad de una fuerte potencia europea.

Aparte de estos motivos, el último de los cuales es, como puede comprenderse, el de más peso en el pensamiento de los hombres de estado, los americanos desearían esa incorporación: 1.° Para dar á las densas poblaciones de su Nueva Inglaterra, cuyo suelo es comparativamente estéril, otros contiguos y de clima homogéneo en donde establecerse, pues los del Oeste hasta las vertientes del Missouri, están apropiados casi en su totalidad, y los que se prolongan desde los montes Rocallosos hasta el Pacífico, son escasos de aguas y de difícil cultivo.

2.° Para evitarse competencia europea en los mercados del Asia, por la vía del Pacífico, sobre cuyo mar quedarían ejerciendo una influencia preponderante.

3.° Para ahorrar la necesidad de cubrir una frontera terrestre de 1,000 leguas desde el río San Lorenzo hasta la isla de Vancouver.

4.° Para extender en esas regiones el mercado de los productos americanos, hoy disputado por la Gran Bretaña en más de la mitad de los consumos.

5.° Para hacer la adquisición de los extensísimos é inagotables bosques del Canadá, ricos en maderas de construcción terrestre y naval, cuya escasez para un día no muy lejano, se empieza á temer en los Estados del Norte.

6.° Para dar á sus poblaciones marítimas una zona de costas más extensa, en donde ejercitar la industria

de la pesca, hoy disputada y embarazada por la política canadiense.

Por ahora el Gabinete de Wáshington y la opinión popular están muy lejos de alimentar la idea de obtener la anexación por la fuerza; pero esperan que con el transcurso del tiempo, — con el extenso mercado que los Estados Unidos abrirían á los productos canadienses; con el ejemplo de un gobierno republicano más simpático á los ojos del pueblo; con el aliciente de eliminar empleados superiores de origen extranjero en el manejo de sus negocios públicos; con la ventaja de no participar en nada de las complicaciones á que pudiera arrastrarlos la política exterior de la metrópoli, — esperan, digo, que la opinión de los pueblos se uniforme en el sentido de su agregación á los Estados Unidos, caso en el cual éstos no vacilarían en aceptarla, ni la Gran Bretaña se obstinaría quizás en contrariarla por la fuerza.

La composición de la población canadiense, según su origen, parece autorizar la esperanza de esta solución. Es la siguiente, según el censo de 1881, cuando sólo era de 4.324,810 habitantes el guarismo total.

De origen	francés	1.298,929
—	inglés	881,301
—	irlandés	957,403
—	escocés	669,863
—	alemán	254,319
—	holandés	30,412

Y el resto de diversas nacionalidades europeas que tienen ya en los Estados Unidos intereses y números muy considerables.

Se ve en la distribución anterior que las dos terceras partes de la población se componen de elementos —francés, irlandés, alemán,—probablemente con más afinidades por la República americana que por la metrópoli inglesa. Á lo cual se agrega que en los Estados Unidos existe una inmigración canadiense de cerca de un millón de personas, que son prueba evidente de la preferencia que allí se alimenta por los Estados Unidos, y otras tantas voces que llaman á sus antiguos conciudadanos á seguir su ejemplo.

En Inglaterra no ha dejado de considerarse la posibilidad de ese movimiento. Aleccionados sus hombres públicos por la experiencia de la revolución de las trece colonias en el último cuarto del siglo pasado, han concedido á las que hoy conservan todas las libertades compatibles con su carácter de dependencias. Para despertar en ellas un sentimiento cuasi nacional que sirviese de obstáculo á la idea de incorporarse en otra nacionalidad, formaron en 1867 una Confederación — compuesta de las siete provincias de Ontario, Quebec, Nueva Escocia, Nueva Brunswick, Manitoba, Colombia Británica (en el Pacífico) y la isla del Príncipe Eduardo, — administrada por un Gobernador General nombrado por el Gobierno inglés, dos Cámaras con miembros vitalicios la una, y renovable cada cinco años la otra, elegidas ambas por sufragio popular. Es dudoso, sin embargo, si en vista de la autonomía perfecta de que gozan los Estados en la República vecina, de la ausencia de aristocracias y clases privilegiadas, es dudoso, digo, si los canadienses seguirán dando preferencia á ser súbditos de la Corona británica, más

bien que ciudadanos de una poderosa República. El hecho es que tanto en la orilla norte de los grandes lagos y del río San Lorenzo, como en la ribera sur, suena la palabra « anexación ».

La actitud del Gobierno inglés en presencia de este movimiento es difícil de calcular. Á primera vista parecería que la distancia de esas colonias, la complicación de sus variadísimas cuestiones en diversas partes del mundo, haría que la Gran Bretaña, por todos los medios imaginables, procurase evitar un conflicto con la poderosa República americana, haciendo de la necesidad virtud. Empero, sus recursos son tan colosales, el orgullo de su aristocracia tan indomable, el patriotismo del pueblo inglés tan probado en ocasiones no menos solemnes, que no se podría tener mucha confianza en que un acontecimiento de esa magnitud pudiese pasar sin una guerra desastrosa para ambos países.

Los americanos no dejan de comprenderlo así, y sólo se resolvería su Gobierno á entrar en esa aventura, en el caso de que la gran mayoría del pueblo canadiense mostrase con hechos indudables una decisión perfecta á la incorporación, porque sólo en este caso el derecho público de las naciones estaría de su parte, y podría despertar menos susceptibilidades entre las demás potencias, alarmadas á la vista de ese trastorno del equilibrio internacional. Los Estados Unidos, además, carecen de fuerzas navales, tienen costas indefensas de grande extensión, ricas y populosas ciudades en el litoral, expuestas á ser reducidas á cenizas por las escuadras inglesas; y sus hombres de

Estado temen, más que todo, la necesidad de crear en grandes ejércitos y marinas de guerra un espíritu militar en sus masas, elemento perturbador de sus instituciones libres, que podría traer sobre el mundo la reaparición de la era de los Césares.

Así, la anexación del Canadá puede considerarse como una posibilidad todavía distante, que sólo una guerra general en Europa pudiera acercar. En ese caso sí, los Estados Unidos se extenderían desde el golfo de México hasta el Océano Polar.

RELACIONES CON MÉXICO

¿Y las repúblicas de México y Centro América?

La anexión del Canadá á los Estados Unidos sería la mera agregación de elementos de la misma naturaleza, dotados de condiciones de afinidad que no envolverían perturbación alguna en el desarrollo de unas y otras poblaciones. Comunidad de lengua y de historia, semejanza de instituciones, unidad de esperanzas y de género de evolución política é industrial, son circunstancias que concurren á facilitar la incorporación de uno en otro pueblo. No así respecto de los países de origen indígeno-americano y español, separados de las tribus americanas del Norte desde algunos siglos antes del descubrimiento de este continente, é iniciados á la civilización europea con sistemas enteramente distintos de los que sirvieron de base á la colonización inglesa. Lo primero es la mezcla de dos cuerpos de igual naturaleza; lo segundo, sería la de elementos de composición química diversa, llamada á producir reacciones muy distintas.

En contradición de esta idea no pudiera citarse el ejemplo de Tejas, que incorporado en la Unión, ha desarrollado una prosperidad inesperada. Tejas fué desde un principio un grupo de población heterogénea para México. Su primera colonización fué de origen francés; no tenía población indígena digna de ser tomada en cuenta por su número; fué poblada después por colonias americanas del Norte que tomaron una parte considerable con la indígena en la lucha por la independencia contra el Gobierno español; y en 1833, cuando principió la guerra civil con México, el elemento norteamericano igualaba, á lo menos en número, y sobrepujaba en riqueza é influencia al mexicano, por lo cual éste pudo ser fácilmente eliminado después.

La adquisición de ese territorio no puede, en consecuencia, servir de base para juzgar de las dificultades que tendría la del resto de la nación mexicana: hecho que sólo pudiera realizarse por medio de la conquista y después de una guerra larga, sangrienta y destructora de la riqueza actual. Las revelaciones que un historiador americano reciente, Mr. Schouler, acaba de hacer acerca de la conducta de las administraciones de Jackson y Polk con relación á México, dejan poca duda respecto de la segunda (1)

(1) Después de referir que en el tratado sobre compra del territorio de la Florida á España, en 1820, la administración de Mr. Monroe había hecho inútiles esfuerzos por obtener como límite entre los Estados Unidos y las posesiones españolas en México la línea del Río Grande (es decir, la adquisición de la mitad del territorio de Tejas); que Mr. Clay, como secretario de relaciones exteriores en la administración de Mr. John

La República mexicana ocupa una superficie de algo más de 80.000 leguas cuadradas, con poco menos de 12.000,000 de habitantes (pues el censo levantado en 1882 le dió 10.448,000). En 1874 tenía 9.343,000,

---

Quincy Adams, había dado instrucciones á Mr. Poinsset, ministro americano en México, para proponer la compra de ese mismo territorio, lo que éste no se atrevió á hacer, sabiendo que tal proposición causaría grande irritación entre los mexicanos y sería rechazada con toda seguridad, agrega este historiador :

« Aquí empieza un capítulo obscuro en nuestra historia nacional, — el primero de una política exterior todavía no iniciada y de tremendo alcance, cuyo autor fué Andrés Jackson. Anexación por medio de la fuerza, cuyo propósito específico fué la anexación de Tejas; anexación por medio de conquistas y de guerras costosas, cuyo último resultado fué la caída del sistema social (el de la esclavitud), que estaba llamada á sostener. Esta anexación ó « reanexación », como se la llamaba en esos días, comprendía no sólo á Tejas, provincia de México, sino un Tejas sacado pedazo por pedazo, en una línea que se extendiese hasta el Océano Pacífico y que nos asegurase la posesión de la bahía de San Francisco. »

Sigue refiriendo que, en 1829, Mr. Van Buren, secretario de relaciones exteriores en la primera administración del general Jackson, había aumentado de un millón á cinco millones de pesos el precio ofrecido por Tejas; y que en 1835, durante el segundo período ejecutivo del mismo Jackson, su nuevo secretario, Mr. Forsyth, preparó una nueva proposición á México, para comprar todo el territorio comprendido entre el río Sabina (límite entonces entre los Estados Unidos y México), siguiendo el paralelo 37 de latitud norte hasta el Pacífico, que también fué rechazada.

« Este es el punto en que la administración de Jackson ha quedado expuesta á fuertes sospechas de perfidia. Sam Houston, reciente compañero de armas de Jackson, quien de gobernador del Estado de Tennessee había caído súbitamente á la condición de un perdido, que abandonó su hogar y su familia por vivir entre los indios Cheroquis, entregado á la embriaguez, se presentó en Wáshington en busca de algún contrato relativo á la protección de los indios [1832]. Allí adquirió por lo pronto alguna notoriedad por haber abofeteado á un miembro de la Cámara de Representantes, lo que le valió la reprensión pública del presidente de esta corporación y una multa impuesta por la policía.

de suerte que en ocho años tuvo un aumento de 1.105,000, que equivale á $1\frac{1}{3}$ por 100 por año. La población se distribuye así, según el cómputo de la estadística mexicana:

» Jackson, por vía de manifestación amistosa á un camarada en desgracia, envió á Houston á Tejas, poniéndolo, como lo mostró el resultado, en un nuevo camino de gloria y fama. Jackson bien sabía que Houston pensaba en revolución, y parece que los dos tennesianos concertaron un plan para traer á Tejas á la Unión Americana.

» A poco de la llegada de Houston, Tejas empezó á quejarse de opresión [1833], sus pretendidos ciudadanos corrieron á las armas con el objeto de emanciparse, y un gobierno provisorio fué organizado en Austín, con Houston en calidad de comandante en jefe; quien inmediatamente, ofreciendo grandes recompensas, llamó voluntarios de los Estados Unidos en ayuda suya y con el objeto de sacudir el yugo del « usurpador mexicano » [el general Santana, presidente de México].

. . . . . .

» Nuestros dueños de esclavos, simpáticos á ese movimiento, habían enviado dinero, armas y municiones, y Nueva Orleáns fué el sitio en donde públicamente se hicieron enganches de hombres en auxilio del ejército de Houston.

» Derrotado y prisionero Santana en San Jacinto, nuestro presidente prestó otro auxilio á la estrategia de Houston, situando una fuerza del ejército americano, á órdenes del general Gaines, entre los ríos Sabina y Nueces [en el corazón de Tejas, territorio mexicano], con el pretexto de impedir la irrupción de indios salvajes al territorio de Luisiana.

» Al propio tiempo que ninguna de esas expediciones organizadas en Nueva Orleáns había sido impedida cuando el gobierno mexicano reclamó contra esa abierta violación de la neutralidad, el nuestro contestó blandamente que no podía ser responsable por la conducta de individuos sobre quienes no tenía medios de obrar. En deferencia, sin embargo, á la expresión popular de nuestro periodismo, Jackson retiró las tropas, pero empleando como medio más efectivo de coerción contra México, el de reclamos por expoliaciones en perjuicio de ciudadanos americanos. Y en cuanto á pruebas de tales expoliaciones, Forsyth instruyó á nuestro ministro que apurara el cobro de éstas, ofreciendo que las pruebas serían presentadas después. »

(*History of the United States of America, under the constitution.* By James Schouler. Volum iv. — Chap. xiv. Págs 247, 257. Wáshington — D. C. — William H. Morrison — 1889). Omito otros pormenores no menos graves que pueden verse allí mismo.

Blancos de raza pura ó casi pura	2.500,000	
Mestizos de blanco é indio	5.500,000	
Indios puros.	3.500,000	11.500,000

No hay allí raza africana, y se dice que los indios de raza pura disminuyen notablemente, bien porque las actuales condiciones políticas é industriales no son favorables á su multiplicación, ora porque en su constante cruzamiento con la raza blanca, pierde su carácter original. Es probable que la ignorancia y la pobreza en que aún se halla sumida serán causas activas de estirilidad por una parte y de mayor mortalidad por la otra, en comparación con la blanca y la mestiza provistas de mejores medios de subsistencia.

La riqueza general es considerable, pues se estimó la sola propiedad raíz, en publicaciones oficiales de 1883, en $ 3,549.000,000. Suponiendo tan sólo un 20 por 100 más por la riqueza mueble, el total montaría á $ 4,200.000,000, que dan cerca de $ 350 por cabeza de población. Teniendo en cuenta la composición de la población mexicana y la frecuencia de sus guerras civiles desde 1810 para acá, me permito juzgar algún tanto exagerada esa avaluación.

Sin embargo, la producción mexicana en sólo el ramo de Agricultura se estimó, en 1883, en $ 177.451,000, siendo los principales factores de esta suma:

El maíz, por	$ 114.185,000
El trigo..	17.525,000

El azúcar.	8.735,000
El algodón	6.605,000
Habas, arvejas, garbanzos, etc . .	10.000,000

La industria pecuaria es importante. La estadística oficial suministra el dato de 20,574 haciendas de ganado, estimadas en $ 515.000,000.

En México se hizo sentir más tal vez que en ninguna otra colonia española la constitución feudal de la metrópoli, y domina la propiedad territorial en grandes extensiones.

La riqueza mineral de ese país consiste en minas de veta, de plata, de las cuales había en 1883, 324 en explotación, con el trabajo de 102,240 hombres. Los productos suben á muy poco más de $ 30.000,000 por año, lo que descubre un producto medio de $ 100,000 por cada mina y de $ 300 por cada trabajador. Suponiendo que éstos sólo trabajen en la mina la mitad de los días del año, se puede calcular que reciben un jornal de $ 1-50 á $ 2 por día. Gran número de estas empresas pertenece á capitalistas ingleses y americanos; pero, según parece, es mayor el interés de los primeros: proporción que puede alterarse, porque los segundos tienen ahora, en los ferrocarriles que parten de la frontera de Tejas hacia el interior de México, muchas más facilidades para adquirirlas y explotarlas.

Había en la República, en 1883, 88 fábricas de tejidos de algodón, que representaban un capital de $ 10.000,000, consumían anualmente 750,000 quintales de fibra y empleaban 12,846 obreros; las telas

producidas no podían valer menos de 13 á $ 15.000,000. De los Estados americanos del Sur empezaba ya á á exportarse algodón hacia México.

La población indígena y la mestiza dan señales de levantarse notablemente en dondequiera que se presenta alguna circunstancia favorable. En el Estado de Yucatán, por ejemplo, antes uno de los más pobres y más atrasados, surgió de repente la industria de producción de *fique* (1) empleada por los americanos del Norte en la fabricación de cables para los buques y en la de alfombras ordinarias. Habiendo subido á $ 12 y $ 14 el precio del quintal de este artículo, se sintió estímulo por producirlo, y hoy ese Estado, cuya población apenas alcanza á 300,000 habitantes, exporta 800,000 quintales, que distribuyen una suma de más de $ 8.000,000 entre los productores. Esta industria ha dado origen á la construcción de unas 30 leguas de ferrocarril, desde Progreso, el puerto de embarque, hasta Mérida, capital del Estado y hasta los centros principales de producción. No menos se espera en otros Estados del cultivo de café, emprendido hace pocos años, que ya suministra cerca de $ 3.000,000 á la exportación del país.

Así ha sucedido también en Guatemala, país cuya población, — indígena ó mestiza en sus cuatro quintas partes, — exportó en el año de 1888 á 1889 más de 600,000 quintales de café, por valor de $ 12.000,000, ó sea á razón de $ 10 por cabeza en un solo artículo.

(1) En México lo llaman *henequén* ó *jenequén*; en los Estados Unidos *yerba de Sisal* (del puerto de Yucatán, en donde se le embarcaba), y últimamente *hemp*.

He leído en periódicos americanos que en la ciudad capital pasa de 60 el número de millonarios, no pocos de ellos con capitales de 5 á $ 10.000,000.

Con poca diferencia, el progreso es igual en las demás Repúblicas de Centro-América, en donde prevalecen los mismos elementos que en México. La población de ellas apenas alcanzaba en 1885 y 1886 á 2.833,000, en esta forma:

Guatemala	1.394,000
Salvador	634,000
Honduras.	329,000
Nicaragua	262,000
Costa Rica	214,000
Total	2.833,000

Pero su comercio exterior, en el mismo año, se acercaba á $ 50 millones, divididos así:

	Importación.	Exportación.	Totales.
Guatemala . . $	4.241,000	9.039,000	13,280,000
Costa Rica . . .	5.600,000	6.236,000	11.836,000
Salvador. . . .	3.460,000	7.597,000	11.057,000
Nicaragua . . .	3.684.000	4.726,000	8.410,000
Honduras . . .	1.500,000	1.600,000	3.100,000
Totales . . $	18.485,000	29.198,000	47.683,000

Este total da un cociente de cerca de $ 16 por cabeza; el de los Estados Unidos no pasa en la actualidad de $ 25, pues sube á $ 1,600.000,000 anuales de exportación é importación, efectuados por 62.500,000 de población.

Traigo á la vista estos datos para hacer notar el

hecho de que las instituciones y la constitución social de estas razas indígenas han empezado ya á producir la transformación que se esperaba de la independencia, sin necesidad de la protección y el concurso de otras razas más civilizadas.

Todas estas Repúblicas están construyendo vías interoceánicas, servidas por vapor al través de sus territorios, cuya terminación no puede tardar más de diez años.

En México, sin embargo, la proximidad de los Estados Unidos ha acelerado de un modo muy notable el progreso material, consistente en la construcción de grandes líneas de ferrocarriles. Al principiar el año de 1880 sólo había 124 leguas de vías férreas, casi todas establecidas en la línea de Veracruz á las ciudades de México, Puebla y Jalapa, en la falda que de la mesa central de su territorio desciende hacia el Atlántico; en 1888 ya existían abiertas al tráfico 1,600 leguas, cuyas nueve décimas partes se dirigían desde la frontera de los Estados Unidos, en el norte de México, por seis diversas direcciones, hasta el corazón del país, atravesando los Estados de Sonora, Chihuahua, Cohahuila, Nuevo León, Durango, Zacatecas, San Luis de Potosí, Guanajuato, Querétaro y México, construidas en su mayor parte por capitalistas americanos, con gasto que pasaba de doscientos millones de pesos. El ascendiente que este motivo, así como el de la adquisición de minas y tierras, debe dar á aquéllos, es materia de grave consideración.

Motivos de ansiedad y de vacilaciones fáciles de explicar, debieron de ser los contratos en que el Go-

bierno mexicano concedió á los primeros empresarios americanos, no sólo el privilegio para construír esas vías, sino garantías de intereses sobre el capital que se invirtiese en ellas. El deseo natural de entrar en la corriente de los progresos del mundo debía halagar por una parte á los hombres públicos; el temor de franquear la puerta á peligros para la independencia nacional, no era despreciable por otra. Al fin es de presumir que la consideración de ser la ignorancia y la pobreza del pueblo muy malas defensas en esas eventualidades posibles, decidió la opinión de sus gobernantes á adoptar la política actual, en la que ha tocado al general Porfirio Díaz representar el papel más importante. Y en efecto, no es una raza miserable y abatida por la pobreza y la superstición la que puede conservar mejor su independencia. Si así fuese, los indígenas de estas regiones no hubieran sido conquistados primero y exterminados después por un puñado de españoles. Esos ferrocarriles hacia la frontera americana pueden convertise en caminos abiertos á la invasión, es verdad: pero también despertarán las poblaciones del letargo de tantos siglos, crearán riquezas, levantarán energías y acumularán elementos de resistencia y de triunfo.

No ha sido esta, sin embargo, la opinión muy respetable de otros pueblos modernos. El Gobierno inglés se ha negado constantemente á permitir la construcción de un ferrocarril submarino en el canal de la Mancha para estrechar mejor sus relaciones con el Continente europeo. España tampoco ha consentido en la construcción de nuevas vías férreas proce-

dentes de Francia, que rompiesen la barrera de los Pirineos. En ambas naciones se ha temido debilitar la fuerza de sus fronteras naturales para cualquiera eventualidad imprevista del porvenir.

Naturalmente el comercio de México por la frontera terrestre del norte de poca significación antes, ha tomado ahora proporciones muy crecidas. *El comercio del Valle*, periódico de San Luis de Missouri, computa en cien millones de pesos anuales la suma de esas relaciones, tanto por las vías terrestres como por las marítimas del Atlántico y el Pacífico. Si no fuese exagerado este guarismo, como parece serlo, el comercio exterior de México pasaría de ciento cincuenta millones anuales, pues los cambios con Europa no representan menos de cincuenta.

Esa frecuencia de comunicaciones, esa intimidad repentina entre dos pueblos, no ligados en su vida anterior por otras relaciones distintas de las de rencores que dejaron en pos de sí las guerras de 1835, 1846 y 1847, sostenidos en México por la intolerancia religiosa de uno de los partidos de ese país, no puede menos de engendrar dificultades frecuentes y tal vez á la larga disposiciones poco amistosas entre los dos gobiernos, hasta ahora, sin embargo, muy cordiales, por esfuerzo de los diplomáticos encargados de sostenerlas.

La situación de México y de las Repúblicas de Centro América con motivo de la vecindad de los Estados Unidos, ha mejorado después de la abolición de la esclavitud. Esa institución tiránica era al mismo tiempo invasora de los derechos de los pueblos

vecinos. Los dueños de esclavos creían necesitar para conservarlos, la propagación de la esclavitud á los pueblos limítrofes, á fin de disminuír el peligro de la fuga, extender el radio de los mercados y sostener el precio de esa mercancía humana. Difícilmente hubiera podido libertarse México de dificultades con los Estados del Sur si aquella institución hubiese continuado viviendo á su lado. Hoy los peligros son menores; pero existen, dependientes de varias causas.

La primera es la falta de solidez en la organización política de México, en donde uno de los partidos dió ya el ejemplo de apelar á la intervención del extranjero en apoyo de sus intereses especiales, aun con sacrificio de la independencia nacional, y en donde las formas políticas no son el resultado de una lenta elaboración pacífica, sino de insurrecciones de caudillos militares desprovistas de esos altos ideales de progreso que forman el espíritu nacional; lo cual es una fuente de debilidad para el Gobierno en los días de conflicto.

La segunda es el estado atrasado de la educación política del pueblo, pues los gobiernos militares brotados de la anarquía se han curado muy poco de ayudar con escuelas bien sostenidas la evolución intelectual de sus poblaciones, y con sus excesos y retaliaciones arbitrarias han formado ideas poco respetuosas de las garantías individuales, tanto de los nacionales como de los extranjeros, los cuales están expuestos á vejaciones no justificadas. Á esta causa se agrega la mala voluntad que el partido católico profesa á los americanos, considerados todos como

herejes propagadores de doctrinas contrarias al Catolicismo, única religión que aquel estima verdadera.

La tercera es la impaciencia de las masas populares en los Estados Unidos, poco dispuestas á respetar los derechos de los pueblos débiles en presencia de agravios reales ó supuestos, ó de los incentivos de riqueza que encuentran á su paso, sobre todo en lugares distantes del centro de acción del Gobierno Federal. De ello se vió un ejemplo reciente, con motivo del descubrimiento de minas que se creyeron muy ricas, en la Baja California, ocasión en que la idea de conquista de ese territorio resonó en los *meetings* y en los periódicos de la Alta California y de Tejas. Á propósito de la prisión de un periodista americano en territorio de México, ahora dos ó tres años, el gobernador de Tejas anunció que se haría justicia con las milicias tejanas si el Gobierno de Wáshington mostrase tibieza en sus reclamaciones : amenaza que tal vez se hubiera llevado á efecto sin la energía de Mr. Cleveland y el espíritu recto de Mr. Bayard.

La influencia del sufragio universal se hace sentir sobre la conducta de los hombres públicos quizás más en Norte América que en ninguna parte de Europa, y los jefes de los partidos están más sometidos á las pasiones populares. Los grandes ejércitos permanentes son en el viejo mundo una fuerza que reprime incesantemente los impulsos de las masas y permiten más libertad de acción á los gobiernos. En América, en donde no existe ese freno, las democracias son más impulsivas y á las veces gobiernan más que los gobiernos. Las tentativas sobre México y Centro Amé-

rica no serán obra de éstos sino actos irreflexivos de las masas populares, al servicio de las cuales hay siempre no pocos caracteres ambiciosos entre los hombres públicos. Raro es, además, entre éstos el que virilmente pretenda oponerse á los impulsos, intereses ó codicias de aquéllas. Jéfferson veía claramente los peligros á que la esclavitud podia conducir; pero nunca insinuó nada que pudiera contrariarla en el Gobierno nacional ni en el de los Estados. Henry Clay, fundador del partido Whig y nada simpático á la idea de preferencia á la soberanía de los Estados sobre la nacional, se mostró encolerizado en 1821, de que en el Congreso se pretendiese imponer á la admisión de Missouri al rango de Estado, la condición de abolir la esclavitud. Wébster, hombre del Norte por excelencia, evitó siempre pronunciarse contre esa institución, temeroso de perder su popularidad en los Estados del Sur. Douglas quiso fundar títulos á su candidatura á la Presidencia de la Unión, sobre la derogatoria del compromiso de Missouri, que por cuarenta años había mantenido la calma de los partidos con respecto á la cuestión esclavitud.

Charles Sumner fué uno de los últimos hombres de probidad antigua, capaz de combatir las conveniencias pasajeras y de defender los intereses eternos de la justicia, que son también las conveniencias eternas de todos los pueblos, y Mr. Cleveland dió de esta cualidad relevante en un hombre público muestras distinguidas durante su administración; pero en lo general, no sólo los hombres públicos, sino hasta los periodistas mismos prefieren seguir la corriente de la

opinión á intentar dirigirla. Masas formadas por las avalanchas de poblaciones trashumantesy de emigrantes europeos, ignorantes y hambrientos, son peligrosas. Y esas son las que pueden determinar irrupciones repentinas sobre pueblos comparativamente indefensos.

La posibilidad de ellas, en medio de esa corriente de mineros, que del norte va dirigiéndose al sur, en busca de cordilleras no explotadas, y á quienes la construcción de líneas de ferrocarril en México ha abierto el camino, no puede negarse. Agotadas las ricas minas de Nevada, comparativamente difícil ya la explotación de los placeres de California, la corriente de aventureros que extrajo tantos miles de millones de esos Estados, va hoy descendiendo hacia Colorado, Arizona, Nuevo México y los territorios mexicanos. Sonora y la Baja California serán los primeros invadidos por esa avalancha.

Desgraciadamente, los actos públicos de los poderes federales en los Estados Unidos en los últimos años, lejos de contrariar esas ambiciones, les son favorables. Las pretensiones sobre Colombia en el istmo de Panamá y las esperanzas ya formadas sobre las comunicaciones interoceánicas de Centro América, tienden á inspirar á las multitudes la idea de que á ellas pertenecen esos territorios poblados por una raza hoy inferior y esas riquezas naturales de que hasta ahora no han sabido ó podido sacar provecho los pobladores nativos.

Con todo, esas empresas aventureras no son ya tan fáciles como pudieron serlo en otro tiempo. Ya no se

trataría como en Tejas y California de despoblados distantes del centro de actividad política, sino de territorios relativamente ocupados, llenos de intereses valiosos y con gobiernos, si bien todavía en período de transición, mucho más organizados que ahora cuarenta años. El incidente de la invasión francesa retempló allí la energía de raza, sorprendida en un principio por la traición del elemento ultramontano, y dejó en la experiencia de lo que es la conquista extranjera, semillas vigorosas de sentimiento nacional.

Es sin duda la previsión de esas eventualidades del porvenir lo que principalmente ha determinado en las cinco pequeñas Repúblicas Centroamericanas el pacto de reintegración de su antigua nacionalidad, que parece en vía de llevarse á cabo. Asimismo, es de esperarse igual movimiento en los trozos de la antigua Colombia.

La lucha por la vida y el imperio de los más fuertes, origen de tanta guerra entre los individuos así como entre las colectividades pequeñas, ha determinado las grandes agrupaciones políticas actuales del mundo, en busca de grandes fuerzas para la defensa exterior é interior de los pueblos, y con el pensamiento de sustituír á la ley del más fuerte el reinado pacífico del derecho, del respeto recíproco de nacionalidades independientes. Mas, aunque en América, por razón del principio que ha presidido á la fundación de sus nacionalidades, parece tener esta idea un imperio más general que en el viejo mundo, no puede decirse si alcanza el suficiente para prevenir la repetición de os fenómenos de guerras de raza y de conquista, de

que está llena la historia del mundo. En este continente existen dos razas de hombres de origen, tradiciones y costumbres diversas: la anglosajona al norte y la hispanoamericana al sur. La revolución de la Independencia contra las dominaciones europeas, ha creado en una y otra tendencias é instituciones semejantes, y en cierto modo un vínculo de interés común, un sentimiento de simpatía y hasta de fraternidad inconsciente; pero una de ellas tiene una evolución más avanzada en su triple aspecto físico, intelectual y moral, y es este desequilibrio lo que puede conducir á la lucha entre ellas. Setenta millones de anglosajones: cincuenta y cuatro millones de hispanoamericanos y brasileños, son las fuerzas respectivas en la actualidad, ocupando cada una de las dos la mitad del suelo de este continente: ochocientas mil leguas cuadradas los anglosajones: ochocientas mil los hispanoamericanos y brasileños. La lucha, empero, sería muy desigual: los unos forman un todo compacto, sólidamente organizado industrial y políticamente; los otros están divididos en diversas nacionalidades, dispersos en territorios distantes y sin comunicaciones interiores que permitan una acción común.

. . . . . .

¿Cuál será la solución del problema?

¿Seguirá reinando en el Nuevo Mundo la ley de la fuerza que gobernó las sociedades antiguas? ó

¿Habremos llegado ya al período en que prevalecerán como ley de la humanidad el derecho universal y la paz?

¿Será restablecido el equilibrio por la intervención

de las potencias del Viejo Mundo, deseosas de conservar en el Nuevo la participación que las tierras de éste pueden ofrecer á sus hijos?

Nadie puede saberlo. Así como los volcanes suelen arrojar á la superficie los restos de estratos antiguos ya sumergidos por otras formaciones geológicas, de en medio de las civilizaciones más avanzadas suelen también brotar muestras de la barbarie primitiva de otros tiempos.

México será el país en donde tendrá principio la solución de estos grandes problemas, y la construcción del primer canal marítimo entre los dos Océanos, la piedra de toque que anunciará si es la fuerza ó es el derecho la ley que impera en el mundo social.

CAPÍTULO XXXVII

PROBLEMAS AMERICANOS (CONTINUACIÓN)

La inmigración extranjera — Sus ventajas.— Sus inconvenientes.— Aparición de ideas políticas contrarias á la constitución americana.— Corrupción del sufragio.— Relajación del respeto á la ley.— La embriaguez.— Medidas adoptadas para combatirla.

La aplicación del vapor á la locomoción será indudablemente el hecho característico del siglo XIX. Sin necesidad de mencionar los resultados industriales de ella, bastará decir que ha acercado los hombres unos á otros desde las más remotas distancias, y permitídoles ocupar grandes extensiones incultas ó desconocidas de la tierra que les fué dada en patrimonio. Entre las diversas revoluciones á que el vapor ha dado origen, la de las grandes emigraciones de pueblos es, sin duda, una de las principales. La de españoles á América en el siglo XVI, que algunos escritores de la Península consideran como una de las causas de la decadencia de esa entonces poderosa nacionalidad, no debió de alcanzar — limitada como estaba por los escasos medios de transporte conocidos en esos tiempos — á más de cincuenta mil personas. Entre tanto, las emigraciones marítimas del siglo XIX pasarán de vein-

ticinco ó treinta millones, de sólo Europa á la América, Australia, el Asia y el África. En los setenta años corridos de 1820 á 1890, los Estados Unidos han recibido cerca de diez y seis millones de asociados á su vida industrial y política, y éstos, con su primera generación nacida en este continente, probablemente forman poco menos de la mitad de los números actuales de su población.

Como he dicho ya, no ha sido ésta una de las causas *iniciales* de la prosperidad de ese país; pero sí ha ayudado poderosamente á su desarrollo ulterior en los últimos cincuenta años. Los servicios de ella han sido principalmente los que, á mi modo de ver, paso á expresar.

1.° La adquisición de algunos hombres muy importantes en la política y en las ciencias. Citaré entre los primeros á Alejandro Hamilton (nacido en una de las antillas inglesas), y Alberto Gallatin (suizo), que fueron los fundadores de la hacienda y del crédito público de la Unión; Mr. Schurz (alemán), grande escritor, orador y secretario de lo Interior durante la Administración de Mr. Hayes; Mr. Lieber (alemán), publicista, redactor de las instrucciones sobre los derechos y los deberes de los beligerantes en guerra civil, expedidos por Mr. Lincoln en 1862. Entre los segundos bastará recordar los nombres de Ericsson (sueco), inventor de los monitores; Agassis (suizo), y Audubon (francés), grandes naturalistas los dos últimos. Imposible sería recorrer la larga lista de profesores en los Colegios y de escritores en el periodismo que han contribuído á levantar el nivel intelectual del país.

2.° La introducción de industrias nuevas en todos los ramos del trabajo humano, y el adelantamiento de las que eran conocidas. Atraídos por altas remuneraciones, son innumerables los hombres hábiles en las artes y oficios que han atravesado el Océano para fijarse en los Estados Unidos, y llevado las industrias á un alto grado de adelantamiento.

3.° La gran masa de obreros, así adquirida, ha mantenido á nivel igual la tasa de los salarios, cultivado las tierras, restringido, en consecuencia, el alza en el precio de los frutos alimenticios y abaratado las condiciones de la vida. La inmensidad de obras allí realizadas en los últimos setenta años (por ejemplo, 52,000 leguas de ferrocarriles) hubiera sido imposible sin ese refuerzo incesante de trabajadores.

4.° La colonización de las tierras del Oeste, Noroeste y Pacífico, bien porque ellos las han poblado directamente, ora porque su competencia á los trabajadores de Nueva Inglaterra y de los Estados centrales obligó á éstos á trasladarse á otro teatro más propicio para sus trabajos. Esos nuevos Estados forman hoy el tronco, el principal centro de actividad de la Unión, á cuyo rededor giran los grandes movimientos industriales, sociales y políticos del país.

5.° No siempre la inmigración se compone de proletarios destituídos de toda fortuna: muchos de ellos, la generalidad, viene con algunos recursos pecuniarios ó consistentes en herramientas de un oficio. Se calcula que, uno con otro, cada inmigrante trae un valor de $ 100. Sobre 16.000,000 de inmigrantes, da este

cálculo una entrada de $ 1,600.000,000 en aumento de la riqueza pública.

6.° La grandeza y poderío actuales de la Nación se fundan en gran parte en el número de sus habitantes, que los inmigrantes han contribuído á formar. Avaluando la industria de éstos como antes se valoraba la capacidad productiva de los esclavos, á solamente $ 500 por cabeza, 16.000,000 de inmigrantes valdrían $ 8,000.000,000.

7.° El contacto estrecho, el cruzamiento de poblaciones procedentes de tan diversos lugares, no puede menos de ser ocasionado á una selección superior de razas, ideas, costumbres é inteligencias que servirá de vínculo de unión, de tolerancia y de paz en la especie humana. Es indudable que de esta mezcla de elementos tan variados debe resultar una ebullición poderosa que, al aclararse, precipitando al fondo todas sus impurezas, dará, como las esencias obtenidas por destilación, un licor rico en savia vital y en generoso perfume. Los pueblos que se reproducen en su propio elemento pueden desarrollar ciertas superioridades á una altura notable; pero están expuestos á exagerar sus cualidades, á endurecer su fibra hasta la fosilización, á perder la elasticidad necesaria para prestarse á los cambios exigidos por la evolución incesante de las sociedades humanas.

Todas estas ventajas están, como es ley inflexible en el mundo moral, acompañadas de inconvenientes, transitorios los más, de naturaleza permanente algunos.

Tal vez el más importante es la contradicción que

puede surgir entre el espíritu de la Constitución, — obra trazada exclusivamente para el carácter americano, — y el espíritu de esos nuevos pobladores, formados por siglos enteros de influencias de un género distinto. El americano, modelado por la semi-independencia adquirida en dos siglos de vida municipal á mil leguas de distancia de la metrópoli, acostumbrado, como dice Spencer, á un máximun de libertad personal y á un mínimun de gobierno; práctico en el arte de manejar por sí mismo sus intereses locales; perfectamente sabedor de que el respeto á su derecho propio tiene por condición el respeto á los intereses ajenos: el americano, digo, no entiende lo que es la *majestad real;* no necesita de la iniciativa ó de le orden de la autoridad para acometer las empresas de que depende su bienestar; se consagra sin vacilaciones y sin egoísmo á la protección y mejora de los intereses públicos, y es respetuoso por naturaleza á la libertad y la propiedad de sus vecinos. El europeo, sobre todo el perteneciente á las clases rurales, tiene una idea oscura de lo que es una abstracción llamada *ley;* acostumbrado como está á respetar principalmente esa otra cosa que se llama *orden del rey*, para todos los actos importantes de su vida necesita la presencia de la autoridad; carece de nociones claras acerca de la importancia del sufragio popular; ignora el bien que resulta del cumplimiento de los deberes cívicos, y cuando no está directamente vigilado por la autoridad pública, no se juzga muy obligado á respetar la libertad y los derechos ajenos.

Así, el inmigrante á las veces vende el sufragio;

descuida concurrir á las sesiones del Ayuntamiento ó del Cabildo; considera pecado venial el peculado; arroja á la calle las basuras de su cocina; gusta de promover ó ayudar á las asonadas en la plaza pública; prefiere la sociedad de la taberna á la de su mujer y sus hijos; ignora si pertenece á un partido ó al otro; no comprende la necesidad de imponerse de la marcha de los negocios públicos por medio de la lectura del periodismo, y desdeña la escuela primaria; está dispuesto á obedecer sin repugnancia cualquiera orden de la autoridad, por arbitraria que sea, si está apoyada por la fuerza de las bayonetas, así como decidido á resistirla si no es de su agrado y está ausente ese símbolo, único á sus ojos, del deber de obediencia. Compuesta como es la masa general de los inmigrantes de los residuos de la civilización de otros países, su entrada en grandes números es á las veces una carga pesada para el Gobierno de la patria adoptiva, y con el tiempo puede implicar la necesidad de un cambio en las instituciones.

Esta dificultad es de naturaleza transitoria, mientras el elemento extranjero, menos numeroso que el nativo, puede ser dominado por el ejemplo y corregido por la educación; cuando las proporciones se invierten ó la masa acumulada de inmigrantes llega á proporciones considerables, entonces el mal adquiere influencia permanente. Así sucede en el Estado de Nueva York, en donde se juzga preponderante el elemento irlandés en las elecciones, y en algunos de los de Nueva Inglaterra, en donde suele decidir del resultado, según el partido á que se inclina. Si la co-

rriente extranjera se detuviese por algunos años, podría ser fácilmente asimilada; pero, manteniéndose incesante, el resultado empieza á inspirar alarmas á los pensadores. Esta es á lo menos la opinión de la mayoría del periodismo.

Los males atribuidos al exceso de inmigración en los Estados Unidos se resumen en los siguientes capítulos.

Aparición de ideas políticas y sociales contrarias á los principios de la Constitución americana.

Corrupción del sufragio.

Relajación del respeto á la ley y á la autoridad desarmada.

Propagación del vicio de la embriaguez.

Desarrollo visible de centros de mendicidad, prostitución y hurtos rateros.

Aumento extraordinario de la clase proletaria, baja de los salarios y cambio desfavorable á la idea democrática en la distribución de la riqueza pública.

El primero de éstos se hace notar en varias manifestaciones distintas, entre las cuales citaré las siguientes:

(*a*) La tendencia á mezclar la política americana en las cuestiones europeas, contra la regla de neutralidad nacida de su situación independiente de complicaciones dinásticas, y de su gobierno fundado en la fuerza de la opinión pública y no en la de las bayonetas. Los irlandeses, por ejemplo, querrían arrastrar á los Estados Unidos á complicaciones con la Gran

Bretaña, como medio coercitivo de obtener para Irlanda la autonomía que tanto desean.

(*b*) La pretensión del clero católico, sostenida por una parte de los alemanes, ingleses é irlandeses católicos, de ser el único dispensador de la educación primaria á los niños afiliados á sus creencias, con exclusión absoluta de toda intervención de naturaleza laica. Pretende, además, que se le entregue de las rentas públicas la parte proporcional que se supone correspondiente á la población católica en las contribuciones exigidas con este objeto. En apoyo de esta pretensión, rechazada en absoluto por la opinión americana, llegó un Obispo (el señor Mc. Closkey, de Luisville-Kentucky), después Cardenal, si no estoy engañado, á ordenar que se negase la absolución en el sacramento de la penitencia á los padres de familia que enviasen sus hijos á las escuelas laicas en los lugares en que existiese otra católica. Estas pretensiones han sido el único asomo de perturbación religiosa en ese país, distinguido por la más franca tolerancia y por la abstención del Gobierno en asuntos de religión.

(*c*) El gusto que empieza á observarse entre las familias ricas por alianzas matrimoniales con títulos aristocráticos del continente europeo.

(*d*) El pensamiento de atribuír al Congreso de la Unión facultades hasta hoy reservadas á la Legislación de los Estados: por ejemplo, la de legislar en todo lo relativo á la institución del matrimonio.

(*e*) La disposición de los capitalistas ingleses allí naturalizados á hacer la adquisición de grandes extensiones de tierras, á fin de establecer una aristocracia

territorial, contraria al principio de distribución del suelo en porciones medianas, al alcance de las fortunas modestas, que reina en el espíritu de sus instituciones sociales como parte esencial del ideal democrático.

La corrupción del sufragio es uno de los peligros de las democracias modernas, ha sido una de las úlceras del sistema representativo en la Gran Bretaña, y contra su contagio en los Estados Unidos levanta en estas momentos su grito el periodismo de todos los partidos. Parecería difícil comprar el sufragio universal en un país en donde concurren á las urnas diez millones de sufragantes; pero tal es el hecho que la prensa americana denuncia, que nadie procura negar, y que, al contrario, todos confiesan con ocasión de la última campaña electoral para el nombramiento de Presidente de la gran República. Diez millones de pesos se dice fueron empleados en ella, no todos en la compra de votos, pero sí sumas considerables. Iguales en fuerza los dos partidos políticos, en el extremo norte el uno y en el extremo sur el otro, la lucha eleccionaria se concentra en los Estados centrales de Nueva York, Pensilvania y Nueva Jersey, en donde las mayorías del uno sobre el otro se limitan á sólo centenas de votos, y aquí es donde el tráfico eleccionario se muestra descarado á la luz del día. Precisamente son estos Estados manufactureros los que cuentan en sus fábricas mayor número de inmigrantes recién naturalizados, cuyos votos, comprados á vil precio, vienen á decidir de los más altos intereses del país.

Durante los últimos años el equilibrio de las fuerzas políticas de los dos grandes partidos era completo, y el Estado de Nueva York mantenía el fiel de la balanza. Los treinta y seis votos que le correspondían en la elección presidencial, y los treinta y seis Diputados que enviaba á la Cámara de Representantes, daban el triunfo en aquélla y aseguraban la mayoría en ésta. El voto del Estado, como se puede comprender, depende del resultado de las elecciones en la ciudad del mismo nombre, cuya población alcanza á ser la cuarta parte de la de aquél. Dominada como estaba la metrópoli comercial por 300,000 irlandeses residentes en ella, eran éstos quienes, por un conjunto raro de circunstancias, decidían del éxito de los más altos intereses políticos y sociales en toda la Unión. ¡Y este voto, en su generalidad, estaba en subasta pública! La administración municipal de esa ciudad, cuyas rentas alcanzan á cerca de cuarenta millones de pesos anuales, ha sido la piedra del escándalo de algunos años á esta parte. En una ocasión se tuvo conocimiento del robo de algunos millones de pesos, los autores del cual fueron descubiertos y enviados á la Penitenciaría de Sin-Sing: eran irlandeses naturalizados, en su mayor parte. Recientemente la prensa denunció el peculado de varios miembros de la Munipalidad en la concesión del privilegio para la construcción del tranvía que ha destruído la belleza sin rival de la gran calle de Broadway. El crimen no quedó impune: los prevaricadores municipales fueron sentenciados, y el corruptor, un gran millonario, también; pero esa vergüenza para la primera corporación

municipal de ambas Américas se atribuye al sufragio de los inmigrantes.

El respeto á la ley y á la autoridad pública, condición ineludible de las libertades públicas, ha sido el primer timbre del pueblo americano. Sólo la esclavitud, — crimen secular protegido por la ley, por todo el poder de la riqueza del algodón, del tabaco y del azúcar, defendido por gran parte del clero de algunas religiones, — había tenido el poder de trastornar la paz pública en el curso de un siglo entero de cambios y transformaciones maravillosas después de la independencia. Ahora ya empieza á mostrarse el genio de la asonada en ataques á la propiedad de los empresarios de grandes obras, con motivo de las huelgas de los obreros. En Pittsburgo, después de días enteros de violencia, incendios y saqueos, fué necesario, por primera vez, la presencia de las tropas federales para restablecer el orden, durante la segunda administración del general Grant. En Chicago, la intimación pacífica de la policía para disolver un *meeting* que obstruía el libre paso de las calles públicas, fué contestada con bombas de dinamita que causaron la muerte de un número considerable de esos inocentes representantes de la ley.

En uno y otro caso, los trastornadores del orden, ó á lo menos sus jefes y directores, eran inmigrantes alemanes, austriacos ó húngaros. Las cóleras incubadas en el alma de los oprimidos por los despotismos del viejo mundo, vienen á hacer explosión en el país que convida á todos á la libertad.

Según parece, son obreros alemanes é irlandeses los autores principales de los inexcusables ataques contra los chinos en los Estados del Pacífico y del Noroeste.

Para un pueblo como el americano, distinguido en primera línea por su consagración al trabajo, la temperancia tiene que ser condición esencial, la práctica de ella una virtud muy estimada y la embriaguez uno de los vicios más detestables y detestados. Así es, en efecto: la ausencia de toda bebida embriagante en la mesa de las familias pobres ó ricas, ó á lo menos la moderación con que se hace uso de ellas cuando un extranjero recibe el honor de una invitación, es una de las primeras observaciones del viajero en la América del Norte. Agua de muy buena calidad hay en todas las poblaciones, procurada con frecuencia á grandes gastos; frutas de toda especie, lo mismo que leche fresca, en abundancia y á barato precio para aplacar la sed; grandes y magníficas fuentes de agua de soda, á las veces mezclada con el jugo de frutas ácidas, crema de leche y enfriada con hielo, se encuentran en las calles y las plazas en los días calurosos del verano. Helados de gran variedad se ofrecen sin tasa en las reuniones sociales: licores y vinos muy rara vez. En la *Casa Blanca* misma, la señora del Presidente Hayes creyó de su deber negarlos en las comidas que éste ofrecía al Cuerpo Diplomático; y á pesar de las burlas, comentarios poco benévolos y aun en ocasiones censuras amargas de los invitados, para quienes el uso del vino en la mesa era casi una nece-

sidad, aquella señora, distinguida por una singular firmeza de convicciones, no menos que por otras muchas amables virtudes, se denegó siempre á aceptar la indicación de sus amigos en el sentido de relajar algún tanto la severidad de sus costumbres. Recientemente la señorita Cleveland, hermana del Presidente, que hacía los honores de la casa presidencial en el primer año de período, cedió con viva repugnancia de su parte, á presentar vinos en la mesa sólo en virtud de orden expresa de su hermano; y la señora Cleveland después, — esa dama que fué el orgullo de la sociedad de Wáshington por los encantos de sus maneras no menos que por su belleza singular, — también se prestó en esa parte á los deseos del Presidente; pero no se la vió llevar una sola vez la copa á los labios.

La presencia de un ebrio era un hecho de rarísima ocurrencia en las calles; la beodez pública era reputada delito, y la severidad especial con que en los Estados Unidos se quiere mantener la observancia del domingo, tiene, entre los motivos principales, el de precaver, en el día destinado al descanso, los excesos de la bebida en las tabernas. Una de las ideas peculiares de este pueblo trabajador, es mantener siempre ocupado al hombre en las pacíficas tareas de la lucha por la existencia, sin permitir ninguno de los goces sensuales que, afectando el cerebro, puedan distraerle un solo instante de esa misión única de la vida humana, de cuyo cumplimiento se derivan los goces más puros. El respeto de sí mismo, la protección de la familia, la pureza de las costumbres, el acrecentamiento

incesante de los medios de subsistencia, la benevolencia en todas las relaciones, en una palabra, la inalterable tranquilidad del alma, resultante del cumplimiento de todos los deberes : ese es el sumo placer á que aspiran, en el que Epicuro hacía consistir la felicidad del hombre sobre la tierra. La alegría facticia, seguida de torpor en la mente y de relajamiento en la energía de la voluntad que proporcionan las bebidas fermentadas, era para ellos el primer enemigo del género humano, la primera iniciación al estado de ausencia de la razón que abre la puerta á los vicios, á la depravación de los sentidos, á la perversión de la conciencia moral, detrás de la cual empieza la carrera del crimen.

La afluencia de inmigrantes educados en otro orden de ideas, empujados tal vez — por las tristezas del hambre, por la dificultad que otras organizaciones sociales presentan al trabajo y á la satisfacción de necesidades legítimas, — á buscar consuelo ó alivio pasajero en los mundos de la imaginación extraviada, ha cambiado esa manera de ser, propagado el uso de las bebidas embriagantes, y determinado la aparición de numerosas tabernas, á la vez que de espléndidos salones, en donde el lujo parece ennoblecer el vicio, y en donde el gusto estragado cree encontrar placer en las más acres sensaciones ó en la postración total de los sentidos.

Lo que se llama *El Salón* en los Estados Unidos, grandes y lujosos establecimientos de expendio de licores, ha llegado á la categoría de una « institución peculiar ». Todos los atractivos imaginables á la sen-

sualidad enfermiza están allí prodigados. Adornos, espejos, mesas de mármol, espléndida cristalería, luz resplandeciente, *free lunch*, es decir, mesas cubiertas de golosinas excitantes, destinadas al consumo gratuito de los bebedores, reuniones electorales: todo concurre allí á despertar apetitos desconocidos, sensaciones distintas de las de la vida real, disgusto y aun odio al trabajo, extendido á las veces á las personas que eran objeto de los afectos en la existencia común.

« Per me si va nella città dolente,
Per me si va nell'eterno dolore,
Per me si va tra la perduta gente ».

Son palabras que se creyera ver escritas en el dintel.

Así, el bebedor de profesión descuida el trabajo, abandona el cumplimiento de los deberes, y con no poca frecuencia, de tierno protector de su familia, se torna en verdugo de ésta, y es la causa más frecuente de dolor y tormento en hogares antes felices. El asesinato de la mujer, el abandono de los hijos, es á veces el término de esa infausta carrera de disipación.

No es de extrañar, pues, que sea la mujer americana quien, herida en lo vivo con el contraste producido en su existencia por la propagación de este vicio, se haya levantado indignada, y con una energía desconocida en su sexo, haya dado el grito contra el uso de los licores y conmovido las entrañas de la sociedad entera en busca de remedio contra el mal. Es la mujer la primera que ha empezado el combate público contra la embriaguez, formando sociedades de temperancia;

nombrando comisiones encargadas de vigilar las tiendas de licores; atacando y destruyendo con violencia en algunos casos estos establecimientos; haciendo publicaciones para llamar la atención del público; solicitando el divorcio de maridos ebrios consuetudinarios ante los tribunales, y produciendo, al fin, uno de los más extraordinarios movimientos de opinión que pueda observarse en las sociedades modernas. Admiración profunda ha causado en mí la unanimidad, la perseverancia con que el periodismo americano de todos los partidos, y desde los centros principales hasta los más distantes rincones del territorio, levanta su voz en el debate abierto sobre los medios más eficaces de combatir ese peligro público. Éste y el problema de la raza negra son de algunos años á esta parte los dos más grandes objetos de preocupación en los Estados Unidos, cuyo tratamiento está confiado, no á la decisión de algún cerebro infalible, ni á la del Congreso, ni á la de las Asambleas de los Estados, sino á la de la razón universal.

Sin embargo, la producción y venta de licores ha llegado á ser uno de los negocios más considerables, en la explotación del cual están invertidos centenares de millones de pesos y la inteligencia de hombres activos, dotados de voluntad poderosa; quienes á su vez se han asociado y organizado para defender sus intereses. Contando con la ayuda de sus numerosos parroquianos; erigiendo sus salones en centro de trabajos electorales; ligándose con habilidad consumada, aquí con uno de los partidos políticos, allá con el otro; favoreciendo con sus regimientos de electores

intemperantes á los hombres políticos que los sostienen ó que á lo menos se muestran indiferentes; atacando decididamente á aquellos que les son hostiles; suscitando ocultamente divergencias de opinión acerca del modo de proceder entre sus adversarios; sosteniendo en ocasiones á cara descubierta la influencia higiénica ó vigorizadora que, en su concepto, tiene el uso moderado de los licores, — la causa de la embriaguez lucha desesperadamente por conservar sus posiciones, y, semejante á la de la esclavitud, no cederá el campo hasta no quemar el último cartucho en defensa del último atrincheramiento.

Como ejemplo de este injerto del interés de los vicios en los intereses de la política, se cita en los Estados Unidos el hecho siguiente : En las elecciones de noviembre de 1888 eran al mismo tiempo candidatos del partido demócrata, para Presidente de la Unión, Mr. Cleveland, y el general Hill para gobernador del Estado de Nueva York; candidatos de reelección, pues el primero desempeñaba la Presidencia y el segundo el puesto de Gobernador. La Asamblea del Estado había aprobado recientemente un proyecto de ordenanza para imponer un fuerte derecho por el permiso de vender licores, y el gobernador Hill le había opuesto su veto, con lo cual la ordenanza quedó sin efecto. Pues bien : el partido licorista de Nueva York votó por el general Hill y obtuvo mayoría demócrata en el Estado en la reelección del Gobernador : al propio tiempo votó por el general Hárrison para Presidente y dió la mayoría al partido republicano. Como sin el voto de Nueva York no hubiera sido Presidente

de la Unión el que actualmente desempeña estas funciones, resulta que fué la causa de la embriaguez la que decidió la cuestión entre los dos grandes partidos del país. Me apresuro á declarar que el general Hárrison está muy lejos de toda sospecha en cuanto á sus opiniones y su carácter en materia de bebidas alcohólicas, y que, al contrario, goza de alto concepto en lo relativo á su austeridad de costumbres.

En la discusión sostenida por el periodismo y por las sociedades de temperancia acerca de los medios legislativos que pudieran emplearse para combatir este vicio, las opiniones están divididas entre tres ideas :

1.ª Establecer como renta *del Estado* un fuerte derecho por la licencia de vender licores en las tiendas y almacenes (*High licence*).

2.ª Prohibición absoluta de vender licores alcohólicos ó fermentados, excepto en las boticas, en calidad de remedio ó de producto qnímico para usos industriales y bajo estricta vigilancia de la policía. (*Prohibition*).

3.ª Autorizar á los Municipios para decidir, por medio del sufragio universal, cuál de estos dos sistemas debe establecerse en ellos (*Local option*).

Hay también derechos moderados sobre la venta de los licores en algunas partes, que en la terminología americana llaman *low licence ;* pero se juzga que no ejercen influencia alguna sobre el consumo. Lo que se llama *high licence* consiste en contribuciones anuales de $ 500 ó más sobre cada establecimiento, de suerte que la venta por menor quede reducida á un pequeño número de lugares y prohibida del todo en las tabernas y tiendas de la clase obrera.

El primero de estos sistemas (*high licence*) está establecido en los Estados de Pensilvania, Illinois, Nebraska, Missouri, Mississippi, Arkansas, Michigan, Minnessota, Dakota, Montana y Wáshington. La prohibición absoluta reina en los de Maine (originador de la idea desde 1850), New Hampshire, Vermont, Rhode Island, Iowa y Kansas.

El tercer sistema (*local option*) ha sido adoptado en catorce Estados y tres Territorios, y parece el preferido. Diez Estados y cuatro Territorios no habían adoptado aún sistema alguno; probablemente aquellos en donde es insignifiante el número de inmigrantes. La prohibición de vender licores los domingos existía, además, en casi todas partes. En ninguna se había ocurrido al monopolio de la producción ó de la venta del artículo, ni á contribuciones sobre la destilación.

Cada uno de estos medios represivos tiene ventajas é inconvenientes, en virtud de los cuales la opinión temperante se mantiene dividida, y en lugar de adoptar una acción común, parecen hostilizarse una á otra en el funcionamiento de cada sistema. Los más intratables parecen ser los prohibicionistas, representantes de la idea radical.

El primero de estos métodos (el de los altos derechos sobre la venta) suprime los pequeños negocios de la clase pobre, con beneficio de las grandes empresas de los ricos, á quien deja el monopolio de esta fecunda especulación. Rodea de dificultades el solaz único de los pobres, que las más veces consiste en la sociedad de la taberna, y deja á la clase rica el derecho de re-

gocijarse y dar el mal ejemplo en los « salones ». Es, pues, contrario á la igualdad y á la justicia.

En cambio, protege eficazmente en sus costumbres á los que más necesitan ser protegidos: á los proletarios y sus familias; reduce á corto número los lugares que necesitan ser vigilados, lo que permite excluir de ellos á los hijos de familia y ejercer una sanción moral más efectiva sobre los padres y hombres de negocios que tienen compromisos graves con la sociedad. Sobre este pequeño ó reducido número de ventas es fácil imponer y hacer efectivas otras condiciones favorables á la tranquilidad y la moral pública. De aquellas contribuciones derivan algunas ciudades, como Filadelfia, Boston, Baltimore y Cincinnati, rentas de $ 250,000 á cerca de $ 1.000,000 anuales, tomados del bolsillo de los viciosos, como una compensación del mayor gasto que imponen á la autoridad en la protección de las gentes pacíficas.

La prohibición absoluta tiene el grave inconveniente de inmensa dificultad para hacerla efectiva. Es imposible vigilar en una ciudad considerable los mil lugares secretos adonde se retira el expendio, los diversos disfraces con que se le encubre; así como también lo es luchar con la resistencia de millares de personas á quienes se arrebata súbitamente el ejercicio de una industria, y con las decenas ó centenas de miles, á quienes se priva de un consumo, moderado en muchos casos, convertido ya en necesidad imprescindible. El uso de bebidas fermentadas se remonta á los primeros orígenes de la especie humana, se liga con la celebración de los fastos solemnes, se reputa

universalmente como una señal de hospitalidad, amistad ó simpatía, y tal vez, en no pocos casos, es un agente necesario para excitar la digestión, reanimar fuerzas vitales y prevenir los accidentes que tienen por causa la humedad ó el frío. La propensión á usarlas es, probablemente, resultado de una herencia fisiológica fijada en las razas por siglos enteros de influencias naturales; y tal vez hay un exceso de coerción en quererla desarraigar súbitamente. Tales pueden ser las causas de esa resistencia á obedecer la ley, en virtud de la cual este sistema ha sido rechazado últimamente por la opinión en los Estados de Pensilvania, Massachussets, Connecticut y algún otro, en donde la ordenanza de prohibición fué sometida al sufragio universal.

La campaña contra el vicio encuentra un tropezón en la cerveza. Esta bebida es alimenticia, tónica, y contiene muy pequeña dosis de alcohol, ó á lo menos puede fabricársela así. Se pensó, en consecuencia, en permitir la venta de la que no contuviese más de 3 ó 4 por 100 del elemento embriagador, y gravar con fuertes derechos ó prohibir la que excediese este límite; pero los bebedores de ella compensaban la calidad con la cantidad, ó bien era imposible para la policía estar examinando incesantemente los grados embriagantes del líquido ofrecido al público. Además, el partido demócrata en los Estados Unidos no es tan severo en la persecución de la bebida, á causa de contar entre sus adeptos la mayoría de la población irlandesa, la más inclinada al uso de los licores fuertes. En cambio, los alemanes, que en lo general favore-

cen con su voto al partido republicano, son grandes bebedores de cerveza, y sus patrones políticos no quisieran darles motivo de disgusto. De aquí ha resultado una legislación que, protegiendo disfrazadamente el consumo de esta bebida, ha contribuído á aumentarlo enormemente hasta más de 700.000,000 de galones al año, equivalentes á sesenta botellas por cabeza de población. Prueba adicional de que allí, como en todas partes, los intereses políticos prevalecen indebidamente sobre los intereses sociales.

Á pesar de todo, la opinión prosigue sin descanso esa cruzada incruenta contra un enemigo más temible que las huestes de la Media Luna. Más temible, sí, porque los sectarios del Profeta no siempre llevaban consigo la devastación sola : á veces también, como en España, en Siria, y aun en los territorios mismos del antiguo imperio de Constantino, fundaron una civilización brillante, si bien pasajera; pero la embriaguez mata los cuerpos y las almas, lo presente y lo por venir; aquellos amenazaban las fronteras, ésta los hogares. Satisfacción inmensa causa la vista de esos nobles esfuerzos, testimonio irrecusable de la benéfica influencia de la libertad para depurar y enaltecer el alma humana.

CAPÍTULO XXXVIII

PROBLEMAS AMERICANOS (CONTINUACIÓN)

Los centros de mendicidad y prostitución. — El aumento de extensión en las propiedades territoriales. — Los grandes millonarios. — La inmigración de Mongoles. — Consecuencias posibles de su expulsión de los Estados Unidos. — Resumen de las ventajas é inconvenientes de la inmigración extranjera.

« La América del Norte — escribía Michel Chevalier en 1835 — es un país de bendición para el obrero y el campesino. ¡Qué contraste entre nuestra Europa y esta América! Al desembarcar en Nueva York creí que allí todos los días eran domingos, porque el apretado gentío de Broadway, á juzgar por su vestido, parecía enfiestado. Nada de esas caras marchitas por las privaciones y los miasmas de París; nada semejante á nuestros miserables barredores de calles, á la casta de nuestros ropavejeros ó de nuestros vendedores al aire libre : al contrario, los hombres están cómodamente abrigados con su sobretodo, y las mujeres con su capa y su sombrero á la última moda de París. »

Medio siglo después no pudiera repetirse la impresión del observador y distinguido viajero : sobre todo en Nueva York y en Cincinnati ya vi figuras escuálidas, ojos hundidos, rodeados de grandes ojeras, vestidos hechos jirones, con ese brillo ominoso de la mugre refregada, llamado *correa metálica* en lenguaje escolar. Ya se pueden recorrer barrios enteros de calles sucias, de donde han huído la alegría y el

aseo, y en donde todo anuncia el reinado de esos dos precursores de la muerte : vicio y miseria. He leído en una de las más serias revistas mensuales de esa ciudad, la aserción de que una quinta parte de sus habitantes (más de 200,000) vive en *Tenement-houses;* es decir, en grandes edificios de ocho á diez pisos, divididos en multitud de cuartos estrechos, con poca luz y menos ventilación, ocupados por familias enteras.

Y así tenía que suceder. Los primeros inmigrantes debían de ser gentes poseedoras de algunos recursos, dotadas de carácter enérgico y emprendedor. Con el establecimiento de líneas de vapores entre Europa y América, bajó el precio de los pasajes y la emigración se puso al alcance de las familias pobres. Cuando, con la construcción de grandes buques de marcha rápida, aumentó el número de viajes anuales, y la competencia de las diversas empresas facilitó el viaje aún á los mendigos del Viejo Mundo, y las noticias de la mejor suerte que los esperaba en el Nuevo, llegaron hasta las últimas capas de esas sociedades, la corriente de las emigraciones subió á guarismos que hubieran parecido imposibles. El hambre de Irlanda en 1846 fué ocasión de un éxodo irlandés : á pesar de la fecundidad de esta raza, la población de esa Isla, que en 1840 pasaba de 8.000,000, bajó con la emigración, en cuarenta años, á menos de cinco. Las guerras europeas de 1853 á 1871, y los grandes armamentos que les siguieron, precursores de nuevos combates y matanzas, determinaron la emigración en masa de los pueblos alemanes, en torrentes semejantes á los que en los siglos III y IV de nuestra era inundaron la Italia y las Galias.

Más aún : los gobiernos mismos de esos países antiguos, deseosos de libertarse de la carga del pauperismo, fomentaron las emigraciones y auxiliaron á las veces, pagando el pasaje, la traslación de esos desheredados á playas distantes. Así creían descargarse de esos sobrantes de población que sus industrias no podían alimentar y cuyos consumos, sostenidos por la caridad pública, encarecían el precio de los víveres. Al propio tiempo creían libertarse de esas aguas estancadas, de cuya corrupción emanaban los miasmas del vicio y del crimen. En un principio las emigraciones se limitaron á las fuertes é industriosas razas del norte de Europa, cuya colocación en los trabajos de las fábricas, de las minas y de la construcción de ferrocarriles, proveía en los Estados Unidos á la demanda incesante de jornaleros determinada por sus numerosas empresas. Más tarde, en los diez últimos años principalmente, ha empezado el movimiento de traslación entre las masas del Mediodía y del oriente de Europa : italianos, españoles y turcos; húngaros, rusos y polacos; en extremo pobres y destituídos de toda educación industrial los primeros, no mejor provistos y además maltratados por la tiranía de razas conquistadoras, los últimos. Los primeros inmigrantes hablaban inglés en lo general y podían fácilmente ponerse en relación con el pueblo Americano : aun los alemanes después, á causa del común origen de las dos lenguas, no eran del todo incomprensibles para la población nativa; pero no sucedía igual cosa con los huéspedes nuevos de otras regiones cuyas lenguas extrañas constituían una valla

invencible á la cooperación deseada en trabajos comunes. Esos nuevos elementos tienen más dificultad para asimilarse y fundirse en la masa general, y debían dar origen á ese fenómeno social de los heterogéneos ó *declassés*, que tanto abundan en las grandes ciudades del litoral, con los nombres de *vagrants* (ociosos), *tramps* (vagabundos), *roughs* (toscos, groseros), *cranks* (jubilados, inútiles), *rogues* (pícaros), *pick-pockets* (rateros), *paupers* (pobres de solemnidad mantenidos en las casas de beneficencia), etc., que forman ejércitos de « clases peligrosas », constantemente vigiladas por la policía.

La extinción, ó á lo menos la disminución constante de la clase proletaria, ha sido una de las aspiraciones de la sociedad moderna, principalmente en Norte América. Las cajas de ahorros, los seguros sobre la vida, las asociaciones cooperativas, las acciones de poco valor en las compañías anónimas, la distribución de las tierras baldías en pequeños lotes y á bajo precio, son instituciones destinadas á facilitar al obrero el modo de reunir un capital productivo, de procurarse medios de vivir, no sólo en el día presente sino en los futuros, de emanciparse de la necesidad de trabajar por cuenta ajena y de adquirir la independencia y la dignidad propias á que tanto aspira la naturaleza humana. Á medida que el hombre llega á este estado, la sociedad mejora en condiciones de moralidad y de paz, porque se atempera el rigor de esa lucha permanente entre los que tienen y los que no tienen, entre

la superioridad orgullosa del rico y á las veces la envidia del pobre.

En los Estados Unidos se oye en esta materia la queja de que las oleadas incesantes de proletarios europeos impiden la llegada de esa feliz situación popular; se dice, y con razón, por supuesto, que ese gran número de nuevos pobres todos los años tiene por resultado hacer bajar con la competencia la tasa de los salarios, mejorar la condición del empresario de industria y empeorar la del obrero, aumentar las ganancias del capitalista y disminuir la posibilidad de los ahorros para el trabajador á jornal; en una palabra : crear una agencia más de mala ó injusta distribución de la riqueza entre los hombres.

Este fenómeno de la desigual distribución de la riqueza en los Estados Unidos empieza á llamar profundamente la atención de los pensadores de aquel país, y como muestra de ese fenómeno citaré algunos hechos.

Sea el primero los cambios en la distribución de la propiedad territorial, ocurridos en el período de 1870 á 1880.

Extensión de las propiedades. Acres.	NÚMERO DE DUEÑOS. Año de 1870		Año de 1880	
Menos de 3	6.875		4,352	
De 3 á 10	172,021		134,889	
De 10 á 20.	294,607		254,749	
De 20 á 50.	847,614	1.321,117	781,474	1.175,464
De 50 á 100	754,221		1.032,910	
De 100 á 500.	565,054		1.695,983	
De 500 á 1,000. . . .	15,873		75,972	
De más de 1,000 . . .	3,720	1.338,868	28,578	2.833,443
Totales.	...,...	2.659,985	.....,...	4.008,907

Como puede observarse, el número de propietarios de 50 acres (32 fanegadas), ó menos, disminuyó desde 1.321,117 en 1870 á 1.175,464 en 1880. Estos pequeños propietarios formaban en 1870, con una población total de 38.000,000, un $3\frac{1}{2}$ por 100. En 1880, con 50.000,000, sólo formaban poco más de un 2 por 100.

En cambio, las propiedades de 50 á 100 acres (32 á 64 fanegadas) aumentaron un 33 por 100, las de 100 á 500 un 300 por 100, las de 500 á 1.000 otro tanto, y un 750 por 100 las de más de 1,000 acres. Es, pues, notable el crecimiento de la pasión por grandes extensiones de propiedad, y es de presumir sea principalmente debido á las ideas europeas.

En Inglaterra ha sido considerado este cambio como síntoma de reorganización en los Estados Unidos de la propiedad mediana á la gran propiedad, á imitación del sistema inglés; pero puede dudarse todavía de esa deducción. Quizás pueda atribuírse el fenómeno al crecimiento de la riqueza pública que ya permite extender la adquisición y el cultivo de la tierra á mayores extensiones, á favor de la introducción de fuerzas mecánicas, como el arado de vapor, la segadora Mc-Cormick, las máquinas de trillar, etc. También pudiera explicársele por el desarrollo de la industria pecuaria en los terrenos nuevos del Oeste y Sudoeste, porque es sabido que la cría de ganados exige extensiones mucho mayores que las labranzas. El hecho notable es que el número de propietarios territoriales en relación con la población no ha disminuído: 7'40 por 100 en 1870, 8 por 100 en 1880.

Hay sí un hecho grave que encuentro en *The*

Statesman's Year Book. En 1883, —dice esta publicación periódica, muy bien informada en lo general — había en los Estados Unidos 18.000,000 de acres de tierra, pertenecientes á sólo ocho propietarios. Veremos qué resultados da en esta materia el censo que acaba de levantarse en ese país.

El segundo consiste en las aglomeraciones inmensas de riqueza en las manos de unos pocos afortunados, riquezas que superan las que el transcurso de los siglos y la acción de privilegios injustos ha acumulado en algunos miembros de la aristocracia inglesa, sólo igualadas en la antigüedad por las de los grandes ladrones que acaudillaron las conquistas romanas en el Asia, durante el período de decadencia de la República.

La muy respetable revista de Nueva York, ya citada, *El Forum*, publica recientemente una lista de 70 nombres de personas cuyo capital monta á la prodigiosa suma de $ 2,700.000,000, es decir, un término medio de $ 37.500,000 por individuo; pero en esa lista se encuentran capitalistas de 100 á $ 150.000,000, adquiridos de diversas maneras: algunos por el descubrimiento de riquísimas minas de oro y plata; otros por el empleo de grandes talentos en la organización de líneas de ferrocarriles; algunos por el alza natural del valor de las propiedades raíces en las ciudades, á consecuencia del aumento de población y de riqueza, y sobre todo de la influencia de las mejoras realizadas en las localidades con la inversión de las contribuciones públicas; los más, en fin, por medio de operaciones no siempre mantenidas dentro de los límites

de la probidad y del respeto al derecho ajeno, que no representan un aumento, sino una mera traslación de riquezas de unas manos á otras. Estas últimas, vienen á ser, en análisis final, la expropiación del trabajo de la gran masa de proletarios en provecho de los más audaces, á favor de algún defecto en las leyes artificiales que rigen en la circulación de los valores. Así eran formadas las inmensas riquezas de los propietarios de esclavos: las constituía pura y simplemente el trabajo expropiado á éstos; fenómeno que se repite con los proletarios cuando su número trastorna las leyes del equilibrio entre las clases sociales: pueden ser fácilmente explotados. El proletarismo es, en resumen, una clase nueva en reemplazo de la esclavitud, formada por la acción lenta al través de los siglos, de los privilegios, los monopolios y las opresiones del mundo antiguo.

La inmigración de chinos tenía en grado superlativo todas las desventajas arriba anotadas; pero principalmente la primera y las dos últimas. La organización social y política de China y la de los Estados Unidos son los dos polos opuestos del mundo. Los inmigrantes asiáticos eran exclusivamente hombres, vivían completamente separados de la población americana, y en lo general, según parece, se componían de la parte más abyecta y más triste de las ciudades del litoral del Celeste Imperio. Por lo pronto no traían idea de establecerse definitivamente en el país, y regresaban á su patria tan luego como habían formado un capital. Hábiles en el trabajo manual, y

en extremo económicos, se contentaban con los más ruines jornales, cuya tasa hacían bajar sensiblemente en donde quiera que se fijaban. Ignorando del todo la lengua, las costumbres y las instituciones del país, formaban asociaciones numerosas bajo la dependencia absoluta de algún jefe de su raza, y componían un grupo de sociedad enteramente distinta de la americana, sobre quien las leyes, las autoridades y la policía ejercían muy poca ó ninguna influencia. Como la población del I mperio Celeste se estima en no menos de una cuarta y llega tal vez hasta la tercera de la de toda la tierra, se llegó á temer una inundación, un diluvio de gentes extrañas que podría cambiar totalmente el aspecto y las condiciones de la nacionalidad americana.

Bastaron estas circunstancias para que contra ellos se levantase primero un sentimiento de disgusto, luego de antipatía y aun de horror, especialmente marcado entre los alemanes é irlandeses, para quienes su competencia en el trabajo manual era particularmente desfavorable. Pronto se formó un partido en los Estados del Pacífico, en donde aquéllos existían en grandes números, que exigió se prohibiese su inmigración y que, por medio de asonadas y ataques violentos contra ellos, se propuso arrojarlos del país.

Los chinos eran por su parte gente pacífica, trabajadora, económica: algunos aprendieron pronto la lengua inglesa, adoptaron las costumbres del occidente, formaron capitales considerables, se organizaron en compañías de comercio, y con inteligencia poco común mostraron que eran muy capaces de luchar

con los americanos y de contribuír poderosamente á la colonización y riqueza de las regiones del Pacífico. Fundaron bancos, abrieron grandes y lujosos almacenes, fueron los primeros en apreciar las condiciones singulares que el suelo y el clima brindan á la agricultura en California, prestaron servicio notable en la construcción del primer ferrocarril del Pacífico, y mostraron que, á la vuelta de medio siglo, podían reunir las condiciones necesarias para incorporarse en las costumbres é ideales de la civilización europea.

La prensa de las ciudades del Atlántico estaba lejos de serles favorable. Apreciaba la inteligencia perspicaz de esa raza, su constancia en el trabajo, la disciplina social adquirida en tantos siglos de gobierno regular. Juzgaba que esos hombres no podían menos de traer en América ideas nuevas, industrias desconocidas, y sobre todo, que por medio de ellos podía abrirse á las manufacturas americanas una salida inmensa entre los cuatrocientos millones de consumidores del Imperio del Medio. En vano predicó que, una vez acomodados los chinos á la satisfacción de las necesidades de la vida americana, ya no se contentarían con jornales tan bajos, ni continuarían en esa economía estrecha engendrada por la miseria en que habían vivido hasta allí. De nada valieron las demostraciones de que á una distancia de cuatro mil leguas de las costas de California, como se encuentra la China, era imposible que la inmigración pudiese pasar de veinticinco ó treinta mil cabezas por año: guarismo que al cabo de un siglo, — teniendo en cuenta la mortalidad natural y el regreso de muchos de ellos á su país, — no daría más

de un millón de chinos en América, á tiempo que los Estados Unidos tendrían ya 300 ó 400 millones de población: el interés egoísta de alejar esa competencia de trabajadores manuales se sobrepuso á toda consideración y exigió que se les obligase á abandonar el campo. Cundió la idea en los tres Estados de California, Oregón y Nevada, cuyos votos podían decidir de las mayorías en el Congreso y en la elección presidencial, y delante de esta consideración los directores de la política se sometieron humildemente á esa exigencia. Á pesar de tratados vigentes con China, en los que se ofrecía á sus naturales libertad para entrar al territorio americano, así como la protección de las leyes y autoridades, el Congreso de Wáshington prohibió por diez años su entrada en los Estados Unidos, y faltó energía en las autoridades de aquellos Estados para prevenir los ataques y asesinatos de que fueron objeto. De cosa de 200,000 celestiales que se calculaban en 1875, como resultado de treinta años de inmigración, parecen haber quedado reducidos á menos de 100,000, dispersos ahora en todos los Estados de la Unión.

Mr. Cleveland pasó con este motivo un mensaje á las Cámaras, en el que reprobaba enérgicamente esos hechos y solicitaba un crédito para indemnizar á las víctimas de esos atentados ó á sus familias; y este documento, escrito sin miedo y con toda la elevación de ideas de un hombre que no temía la impopularidad—valor raro entre los hombres públicos de los Estados Unidos,—será uno de los timbres notables de su administración.

Antes de decretarse aquella medida (en 1882) el

carácter especial de la inmigración china había sido objeto de estudio especial por comisiones de las Cámaras y por los *reporters* de la prensa americana, como es allá costumbre antes de adoptar una decisión grave. Los periódicos publicaron sobre el particular declaraciones de testigos, cartas é informes particulares, en sentido favorable unos, adversos otros. Las acusaciones se referían á tres capítulos.

Dificultad de entenderse con ellos á causa de la imperfección y complicación extraordinaria de su idioma.

Desaseo, inmoralidad, paganismo y vicios destructores, como el de fumar opio.

Envilecimiento del trabajo, á causa de los mezquinos jornales con que se contentan.

De la primera pudiera prescindirse. Los chinos aprendían pronto los suficientes vocablos ingleses para hacerse entender.

En cuanto á su inmoralidad y sus vicios, carezco de datos personales para formar juicio; pero sí puedo decir que no oí acusaciones de ese carácter en Panamá y Colón, en donde habitaban diez ó doce mil de ellos, y que el testimonio de la mayor parte de los viajeros por el interior de la China está muy lejos de confirmarlas. El desaseo y la poca santidad de hombres solos sin sus familias, en un país extraño, no requiere mucho esfuerzo para admitirlo.

La baratura de los objetos de su fabricación ó producción es proverbial, pero esa baratura era una ventaja para los consumidores americanos.

En contraste con estas acusaciones recuerdo haber

leído opiniones ó informes de personas respetables, altamente honrosas para los chinos.

Me atreveré, sí, á expresar el concepto de que con aquellos procedimientos contrarios á esta raza los americanos han perdido la ocasión de abrir á sus producciones el mercado más inmenso que pudieran desear. Pudieron ser los preferidos en el comercio de la China, para lo cual tienen una situación geográfica superior á la de todos los países de Europa, excepto la Rusia, y gozaban allí de simpatías especiales, que no supieron cultivar. Entre tanto, Inglaterra, Francia y Alemania podrán obtener las ventajas que los Estados Unidos dejaron perder. En la China se piensa también ya, como es natural, en restringir el consumo de los artículos americanos y en expulsar ó en cometer contra los nacionales allí establecidos represalias de atentados, de que éstos no tendrían derecho para quejarse.

Este es un asunto de la más alta trascendencia. Ese pueblo, hasta ahora excluído de toda comunicación con el mundo, había llegado á una civilización estrecha y estancada: nadie sabe si estaba en progreso ó en decadencia; pero es indudable que abriendo sus puertas al extranjero, recibiendo de éste ferrocarriles, telégrafos, vapores, máquinas diversas, productos variados, y sobre todo hombres científicos, sus condiciones industriales, comerciales y políticas pueden cambiar enormemente. El día en que la civilización europea penetre en el interior de China, y en que á fuerza de luchas y desastres se eleve su pueblo á la energía viril del europeo, es difícil decir lo que podrá suceder.

Después de cinco siglos de derrotas é inferioridad inmensa con relación á los romanos; á pesar de las victorias de Mario, de las conquistas de César, de las invasiones de Trajano, de las victorias de Aecio, — los bárbaros del norte acabaron por destruír el Imperio Romano y establecerse en todo el occidente de Europa. ¿Qué no podrán hacer 400.000,000 de hombres, de muy adelantada civilización ya, estrechos dentro de sus límites y despiadadamente repelidos de América, de Australia, de la India y de todos los países adonde pacíficamente quisieron llevar su trabajo y fundar nuevos hogares? El día en que algún Arminio de raza mongólica marque la hora del equilibrio con los hasta hoy superiores en organización militar, podrían repetirse en Europa y aun en los Estados Unidos las escenas de ahora quince siglos. Cada pueblo tiene su día en la sucesión infinita de las evoluciones históricas. No sería imposible que á la China le tocase el suyo. Los árabes eran unas tribus insignificantes, civilizadas unas, errantes otras, desconocidas del mundo trece siglos há; pero ellas conquistaron el Asia, el norte de África é hicieron temblar á Europa hasta ahora dos siglos. Los ataques contra los chinos en San Francisco, en Portland y en otros lugares pudieran ser las primeras escaramuzas de grandes convulsiones internacionales en el siglo XX ó en el XXI.

La inmigración extranjera tiene, pues, grandes ventajas, y graves inconvenientes cuando es desproporcionada, como lo es actualmente en la República Argentina. Aquí, sin embargo, el contrapeso de los di-

versos elementos étnicos de que se compone, y la inferioridad relativa de la población indígena, ahorran dificultades por una parte, y no permiten estimar como un mal por otra, lo que en los Estados Unidos sólo puede considerarse como un lunar en una superficie brillante. Cuando la población extranjera sobrepuje en número á la nacional y haya tomado posiciones importantes en la propiedad territorial y en el juego de las industrias, tal vez entonces empezará á sentirse algún malestar; sobre todo si alguno de los pueblos contribuyentes á la inmigración forma en Europa una nacionalidad poderosa.

En los Estados Unidos no existen estos peligros, pero ya empiezan á considerar la inmigración como un mal. Juzgando con un espíritu nacional estrecho, preocupándose poco de consideraciones que dicen relación á la humanidad en general, sólo quisieran recibir inmigrantes ricos, inteligentes, civilizados; en una palabra, pertenecientes á las clases elevadas que en ninguna parte tienen necesidad de emigrar. Satisfechos y aun orgullosos con su situación actual, quisieran detener la marcha del tiempo y renunciar á las contribuciones de los demás pueblos, á fin de evitar la contaminación de seres de naturaleza inferior.

No sólo se trata de restringir la inmigración, sino de poner obstáculos al ejercicio de los derechos políticos á los no nacidos en el país, exigiendo una residencia de mayor número de años para poder obtener carta de naturaleza.

Quizás se olvida allí la parte con que la inmigración ha concurrido al engrandecimiento del país, y el ser-

vicio que prestó en 1861 á 1865, suministrando un contingente de más de 400,000 soldados al ejército que conservó la integridad de la Unión; que el timbre mejor de la democracia americana, el rasgo de su fisonomía social que la hizo tan simpática á los ojos del mundo, fué esa hospitalidad generosa dispensada á los pobres y á los oprimidos de otras regiones, con la cual ha demostrado la posibilidad de la regeneración humana por medio de la acción de instituciones libres; probablemente no se cae en la cuenta de que los mismos que hoy son altivos ciudadanos de una nacionalidad poderosa y feliz, fueron ahora dos siglos pobres inmigrantes que, como los de la actualidad, huían de la tiranía y de la miseria en busca de libertades y de tierras propias en donde ejercitar su trabajo. Algo debiera reflexionarse en que la úlcera de la corrupción electoral no consiste tanto en los corrompidos cuanto en los corruptores, que en lo general son americanos de antiguo origen; en que la explotación del proletarismo no es obra de los extranjeros, sino de los hijos ya acaudalados de América, probablemente al favor de instituciones que, como la alta tarifa de aduanas, protegen más á los capitalistas que á los obreros. Probablemente la inmigración es un fenómeno complicado y difícil que no debiera dejarse abandonado á sí mismo, sino que podría constituír un objeto de administración pública, para inspeccionarla, protegerla y dirigirla con más atención aún de la que hasta ahora se ha dado á este asunto, el cual tiene toda la importancia necesaria para constituír una Secretaría nacional, lo mismo que los Correos, la Agricultura ó la Ma-

rina. Debiera recapacitarse, en fin, que no sólo la nacionalidad tiene derechos, sino que la humanidad los tiene también, y entre ellos el de vivir y buscar la felicidad. Hay algo transcendental en esta materia que no debiera dejarse de lado como consideración de puro sentimentalismo.

En resumen: los bienes de la inmigración sobrepujan, á mi ver, en los Estados Unidos, á sus inconvenientes: en 300,000 leguas cuadradas de terrenos todavía incultos cabe una inmigración diez veces mayor que la recibida en los últimos sesenta años, sin el menor peligro de que el cuerpo extranjero se sobreponga ó llegue á tener influencia permanente mayor que el nativo. La inmigración extranjera es uno de los aspectos que presenta la ley de la lucha por la existencia en el seno de la humanidad, materia que se gobierna por la acción de fuerzas naturales irresistibles más que por las artificiales del capricho humano.

CAPÍTULO XXXIX

LAS RELIGIONES

Entre los problemas americanos no es el menos interesante el de la evolución religiosa en medio de la variedad de sectas y formas del culto con que este movimiento del espíritu humano se presenta allí al estudio del observador. La Reforma protestante del siglo XVI, que permitió la interpretación de la Biblia á la conciencia individual, abrió el campo á la crítica, trajo de nuevo á discusión las opiniones inútilmente condenadas por los Papas y los Concilios, y ha permitido al Cristianismo seguir, aunque á bastante distancia, el curso de las nuevas revelaciones obtenidas por la ciencia moderna, en las cuales habrán de renovarse las creencias religiosas con el transcurso de los tiempos. Restringida esta marcha por el espíritu conservador dominante en las monarquías europeas, el espíritu liberal de las instituciones políticas americanas le ha dado nuevo impulso y extendido á número mucho más considerable el de los afiliados en las diversas sectas protestantes. Esa libertad de interpretación y la organización independiente y democrática de sus congregaciones religiosas, unida al ambiente

liberal de las ideas políticas, en lugar de apagar ó debilitar el fervor religioso, lo ha sostenido y atraído á la carrera eclesiástica hombres de grandes talentos, caracteres muy distinguidos, que con sus estudios y su predicación mantienen un foco luminoso en las diversas iglesias y ejercen una influencia de gran consideración entre las clases educadas, las más asiduas en su concurrencia á las iglesias. Allí se nota una lucha menos sensible entre lo que se llama verdad observada ó experimentada y lo que se admite con el nombre de revelación; y aun cuando las innovaciones son mucho más difíciles en los credos religiosos que en ninguna otra de las ideas humanas, es visible la tendencia á introducir la predicación moral en reemplazo de la dogmática y á conceder á la razón todo el terreno que va perdiendo la fe. El número de los librepensadores aumenta y el de fanáticos intolerantes decrece; pero se está aún muy lejos de lo que en Francia, y quizás más aún en Alemania, se ha llamado con el nombre de racionalismo.

La proporción en que las diversas sectas están divididas se computa así por Mulhall, por el *Statesman's Year Book* y por algunos periódicos religiosos, con referencia al año de 1885, y según los datos del censo de 1880:

Religiones.	Número de adeptos.	Proporción á la población total.
Metodistas	14.667,000	29,4 por 100
Bautistas	10.464,000	20,9 —
Presbiterianos.	6.478,000	12,9 —
Católicos	6.143,000	12,3 —
Otras sectas.	12.407,000	24,5 —
Totales. . . .	50.159,000	100

Las *otras sectas* que figuran en el cuadro anterior son: luteranos, discípulos de Cristo, congregacionalistas, episcopales, hermanos unidos, iglesia reformada, unitarios, universalistas, mormones, judíos, cuákeros, etc. Con excepción de los mormones, que en punto al matrimonio profesan una moral distinta, y de los judíos, todas son ramas de la gran familia cristiana. Entre todas, las que han tenido un crecimiento más notable durante el medio siglo corrido de 1835 á 1885, son las metodistas y la de los católicos.

Los metodistas subieron de 1.240,000 adeptos en 1835, á 14.667,000 en 1880. Los católicos, de 555,000 á 6.143,000. Los primeros por resultado de propaganda activa; los católicos, por la inmigración de irlandeses y alemanes del sur; pero se juzga que si estos inmigrantes y su descendencia hubiesen conservado todos la religión que trajeron de su país, sus números deberían pasar actualmente, de 12 ó 14.000,000.

El cuadro siguiente, que tomo de las recientes estadísticas de Mulhall, presenta una comparación acerca de la fuerza respectiva de estas religiones en 1880:

Religiones.	Iglesias.	Ministros.	Riqueza poseída por las iglesias.
Metodista. . .	28,281	16,759	$ 70.500,000
Bautista . . .	24,794	15,401	42.000,000
Presbiteriana.	10,474	8,026	53.000,000
Católica. . . .	5,975	6,366	61.000,000
Otras sectas. .	22,643	30,678	127.500,000
Totales. .	92,167	77,230	$ 354.000,000

Las denominaciones religiosas de segundo orden no enumeradas arriba, son las siguientes:

	1880.			
	Iglesias.	Ministros.	Adeptos.	Riqueza.
Los luteranos, alemanes principalmente, con.	5,556	3,102	2.740,000	$ 6.000,000
Los discípulos cristianos (entiendo que son considerados como parte de los metodistas). .	4,681	3,658	2.268,000	6.000,000
Los congregacionalistas.	3,689	3,589	1.334,000	25.000,000
Los episcopales (iglesia anglicana)..	3,104	3,564	1.412,000	36.000,000
Los hermanos unidos en Cristo (rama de los metodistas).	2,573	2,563	1.196,000	2.000,000

El resto se compone de unitarios, universalistas, mormones, judíos, espiritistas, cuákeros, hermanos moravos, swendenborgianos, etc., con más de 3.000,000 de adeptos en 1880.

Las diferencias entre estas sectas consisten á un tiempo en la aceptación ó rechazo de algunos artículos de fe, y en la organización interior de ellas. Todas están separadas del Estado, y no reciben ni gozan de auxilio ó privilegio oficial alguno.

Las iglesias *episcopal anglicana* y *la presbiteriana* son las que tienen más semejanza con el catolicismo, del cual se separan principalmente en no reconocer la autoridad de la silla pontificia. Los *presbiterianos* se separan también en lo relativo á su organización interior, que es de naturaleza republicana.

Los *metodistas* están divididos en tres organizaciones distintas. La primera es la de los *episcopales*, que admiten el gobierno de la iglesia por los obispos y por asambleas anuales en que los fieles están representa-

dos en proporción al número de comunicantes. La segunda, de los *wesleyanos*, que rechazan el gobierno episcopal, admiten el derecho en cada iglesia ó congregación local para gobernarse con entera independencia, sin más vínculo de unión que un sínodo reunido cada siete años, sin facultal legislativa alguna. Éstos rechazaron la esclavitud desde 1835 y excluyeron de su comunidad á toda persona que fuese propietaria de esclavos. También rechazaron recientemente á los que produzcan, vendan ó hagan uso de licores espirituosos, excepto como remedio en caso de enfermedad. La tercera es la *iglesia metodista de los Estados del Sur*, que cortó toda comunicación con las iglesias del Norte, desde que la abolición de la esclavitud empezó á ser discutida en éstas.

Los *bautistas* sostienen que el bautismo debe administrarse sólo á los creyentes en goce ya del ejercicio libre de su inteligencia, y no á los niños incapaces de pensar: también creen que debe administrarse por inmersión del cuerpo entero en el agua. Entre ellos cada congregación local es independiente, y sus asambleas son estrictamente representativas de las iglesias locales.

Los *congregacionalistas* ó independientes, secta de disidentes de la iglesia anglicana en Inglaterra, perseguidos allí, obligados á expatriarse á Holanda primero, después á los Estados Unidos, son los antiguos puritanos que tanto contribuyeron al destronamiento de Carlos I, y luego fueron los fundadores de los Estados de Nueva Inglaterra. Son estrictamente demócratas en su disciplina, liberales avanzados en sus

ideas, y sostienen misiones especiales para evangelizar, educándolos, á los indios, á los hombres de color en el Sur, y á los chinos, — á quienes especialmente han tratado de proteger contra los injustos ataques y violencias de que han sido objeto.

Los *unitarios* y los *universalistas*, aunque no reputados cristianos en el sentido ortodoxo de la palabra, profesan la moral de Jesucristo, juzgan que la religión consiste más en la virtud que en las prácticas rituales ó en la profesión de dogmas oscuros, y predican que la religión debe elevarse á la altura de la ciencia moderna, so pena de que la ciencia y los hombres superiores hagan causa común con la impiedad.

Como puede notarse á primera vista, la política ha tenido en los Estados Unidos más influencia sobre la religión, que la religión sobre la política. Las formas de ésta han penetrado en las religiones, las han democratizado, liberalizado y acostumbrado á la tolerancia. Más difícil es, por supuesto, ejercer influencia sobre los dogmas, en los cuales los cambios actuales son efecto de la Reforma del siglo XVI; pero es indudable que á la larga la forma tendrá también influencia sobre el fondo.

Hasta ahora el espíritu conservador de las organizaciones religiosas les ha permitido entrar en alianza con los gobiernos establecidos, aun los más tiránicos y contrarios á la ley de Cristo, mejor que con las fuerzas, al parecer débiles, de las nuevas ideas de reforma social y política; pero ya los metodistas wesleyanos, los congregacionalistas y los unitarios creyeron un deber renunciar á la comunión de los defensores de

la esclavitud, y los primeros han dado el saludable ejemplo de no considerar incluídos en ella á los traficantes en licores espirituosos. En ese nuevo camino no podrán menos de imponer respeto á las almas generosas, conquistar la simpatía de las masas y atraer á su seno numerosos prosélitos. Jesús no aduló nunca los poderes de la tierra, no hizo alianza con los ricos y los afortunados, prometió los dones del cielo á los humildes y á los mansos de corazón, rehusó alzar la espada contra sus enemigos más encarnizados y prefirió perdonarlos, subir al Calvario y morir en la cruz. Puede que algún día, libre el sentimiento religioso de las ligaduras con que lo sujetó su alianza con los emperadores, reanude el lazo de su tradición primitiva.

CAPÍTULO LX

LOS IDEALES AMERICANOS

Evolución de los partidos. — La reforma del servicio civil. — Combate á la Plutocracia. — Proteccionismo. — Libre cambio. — La plétora del Tesoro. — Los partidos actuales.

Cuando, asegurada la independencia de la metrópoli, las trece repúblicas angloamericanas empezaron su carrera propia hacia el porvenir, dominaban en la opinión pública dos aspiraciones distintas, de donde tomaron origen sus dos grandes partidos. Wáshington y Alejandro Hámilton, fundadores del partido federalista, temerosos de que el partido de la revolución traspasase su blanco y lanzase el país en la anarquía, creyeron superior á todas la necesidad de fundar un gobierno nacional vigoroso que mantuviese la Unión, se sobrepusiese del todo al poderío de los Estados y crease una fuerza política capaz de mantener el orden en el interior y hacer respetar en el exterior la nueva y primera nacionalidad independiente que surgía de este lado del Océano. De otro lado reinaba entre Jéfferson y los hombres del Sur, fundadores del antiguo partido republicano, el deseo de conservar el gobierno propio de las antiguas colonias, y el temor de que un

gobierno nacional demasiado fuerte destruyese la autonomía de ellas y condujese á otra tiranía semejante á la de la metrópoli inglesa. El primero de estos partidos se preocupaba más del interés de la nacionalidad que de las libertades de los ciudadanos: el segundo, al contrario: tenía más á pechos las libertades municipales y las garantías del ciudadano que el poderío resultante de la organización de un gobierno centralizador. Podía creerse, pues, que la idea liberal se encarnaba en éstos y la conservadora en los otros; mas en la realidad no era así. Entre los que se daban el nombre de republicanos figuraban principalmente los propietarios de esclavos en los Estados del Sur, de quienes no podía esperarse ese espíritu de filantropía, igualdad política y aspiraciones generosas que constituyen la idea liberal. Al propio tiempo, los partidarios de una centralización más vigorosa deseaban la abolición de la esclavitud y la consagración constitucional de garantías individuales al ciudadano que diesen un carácter homogéneo al pueblo de la Unión.

Así, el partido llamado entonces republicano (hoy demócrata), que aspiraba á conservar el espíritu de particularismo y semi-independencia de las antiguas colonias, y con ella la esclavitud, uno de los vicios del pasado, era el verdadero partido conservador; y los federalistas, — á quienes se acusaba de tendencias secretas á una reacción monárquica, — en realidad eran los sostenedores de las libertades del ciudadano y los que aspiraban á constituír una sociedad nueva, rompiendo las tradiciones coloniales: eran los verdaderos liberales.

Sin embargo, la constitución de 1787, resultado de la lucha entre esas dos tendencias, fué un compromiso, una transacción entre ellas. Las antiguas colonias, ahora Estados, cedieron á la Nación una parte de sus derechos, y no poca de sus territorios, consintieron en la organización de un gobierno general provisto de facultades para crear rentas, levantar ejércitos, organizar tribunales, fundar el crédito público, disponer de las tierras baldías y crear nuevos Estados en los territorios todavía despoblados. Á su vez los partidarios de un régimen centralizador convinieron en atribuir á los Estados todas las funciones no concedidas expresamente al Gobierno federal, en permitir la esclavitud en los Estados que quisiesen conservarla y en renunciar á toda idea de entrometerse en el gobierno interior de las localidades.

Como dije ya en otro capítulo, las diferencias políticas se encerraron dentro de líneas geográficas, concentrándose en una sola idea principal: la conservación ó la abolición de la esclavitud de la raza negra; pero de esta cuestión nacieron luego otras dos diferencias por entonces secundarias.

Los partidarios de la esclavitud querían extender los dominios de esta institución á otras regiones: en consecuencia, eran partidarios de la adquisición de nuevos territorios á expensas de la seguridad de las naciones vecinas. De aquí la compra de la Florida, la incorporación de Tejas, la conquista de California, los proyectos de conquista en Centro América por Walker, y de adquisición de la isla de Cuba, durante las Administraciones de Pierce y Buchanan. Los enemi-

gos de la esclavitud lo eran también de la extensión de los límites de la Unión, y miraban con horror los proyectos atentatorios á los derechos de otras nacionalidades.

La esclavitud reducía la organización industrial de los territorios del Sur á los trabajos de la agricultura, únicos al alcance de esclavos ignorantes. La libertad, al contrario, había extendido la industria de los del Norte á las manufacturas, en fábricas que en un principio resistían difícilmente la competencia europea. Para protegerlas se ocurrió al expediente de altas tarifas de aduanas sobre los artículos extranjeros que pudieran importarse con ventaja, á fin de asegurar en favor de aquéllas el mercado interior. Pronto se cayó en la cuenta de que esta protección encarecía esos productos para los consumidores del Sur y disminuía las importaciones en el comercio exterior. Ahora bien: la limitación de las importaciones ponía también límite á las exportaciones, porque ningún país puede exportar más de lo necesario para pagar los productos extranjeros que importa, y esto causaba perjuicio á la agricultura del Sur. El país quedaba dividido en dos partes: la una, que exportaba productos agrícolas; la otra, que, no teniendo artículos exportables, — pues los cereales y las carnes todavía no lo eran — quería vivir de la venta de sus manufacturas á los Estados exportadores. De aquí el arraigo de la idea proteccionista en los Estados del Norte, y la aparición de la de libre cambio y tarifas moderadas en los del Sur; antagonismo que en 1832 puso en peligro la paz pública, pero que fué zanjado por las me-

didas conciliadoras de Henry Clay, á la vez que por la firmeza del general Jackson.

El partido federalista desapareció á la vuelta de un cuarto de siglo, porque no pudo luchar con el poderoso sentimiento de amor y respeto profesado en todas partes á la entidad local del Estado; pero su espíritu reapareció bajo la inspiración de Henry Clay, con el nombre *whig* tomado del que representaba la idea liberal en la Gran Bretaña. Este partido alcanzó á triunfar dos veces en la elección presidencial: en 1841 la primera, con el general Hárrison, abuelo del actual titular, y con el general Taylor la segunda, en 1849. En ambas ocasiones murió el Presidente, al tercer mes del ejercicio de sus funciones el uno, y el segundo año el otro, con la desgracia de que el Vicepresidente pertenecía en ambos casos al partido opuesto. Falto su programa de soluciones precisas en lo relativo á la gran cuestión de la esclavitud, desapareció de la escena para dar campo á un nuevo partido que tomó el nombre antiguo de su adversario, el de republicano, francamente favorable á la emancipación y dispuesto á no permitir el trabajo esclavo en los nuevos territorios de la Unión. Este partido obtuvo el triunfo con la elección de Mr. Lincoln en 1860.

Á su vez la organización que se tituló partido republicano en los Estados del Sur, también cedió el puesto desde 1825 á otra que, con el nombre de partido demócrata y encabezado por el general Jackson, tomó á pechos combatir la institución privilegiada del Banco Nacional, que ahogaba el desarrollo de los Bancos privados y podía conducir á la formación de

una aristocracia monetaria. En efecto, el Banco Nacional fué suprimido.

Así, pues, el que hoy se llama partido *republicano* es el mismo que en un principio se denominaba *federalista;* y el conocido hoy con el nombre de *demócrata* se apellidó en su origen republicano; circunstancia que es causa de alguna confusión en las nociones históricas de ellos.

La descomposición de los antiguos partidos ha inspirado en ocasiones el pensamiento de formar otros con nuevas soluciones en sus banderas: como los siguientes:

El *Nulificador*, que pretendia atribuir á las Asambleas de los Estados el derecho de anular las leyes del Congreso, cuando fuesen reputadas contrarias á los derechos de aquéllos.

El *Know-Nothing*, contrario á la inmigración y á la naturalización de los extranjeros.

El *Anti Masónico*, que en un tiempo tuvo el propósito de combatir la existencia de las asociaciones masónicas.

El *Abolicionista*, que hacía propaganda para combatir la esclavitud y abolirla por medio de leyes.

El *Prohibicionista*, últimamente dirigido á obtener, por medio de la legislación de los Estados, la prohibición de vender licores en las tiendas y almacenes públicos.

Ninguno de éstos ha alcanzado á la categoría de partido nacional; es decir, á conseguir la consagración de alguna de esas ideas en el programa de los actos de la administración legislativa ó ejecutiva de la Nación.

La abolición misma de la esclavitud nunca figuró entre las medidas que los grandes partidos deseasen obtener por medio de una ley en el Congreso. El mayor extremo á que se llegó en esta materia, antes de la guerra civil de 1861, fué el de la proposición de prohibir *para lo futuro* la introducción de la esclavitud en los territorios nacionales, y la de abolirla en el distrito nacional de Wáshington.

La abolición fué decretada como un acto de guerra contra los Estados separatistas, y una vez consumada, por reforma constitucional fué prohibido el restablecimiento de la esclavitud. Hecho significativo del respeto que en los Estados Unidos se profesa por los derechos una vez adquiridos, y de la idea de limitación de los poderes del Gobierno.

Resulta de las anteriores premisas que el partido liberal de la Unión era conservador en materias de comercio exterior, y que el conservador tenía en esta parte de su programa un viso de liberalismo. Esta situación duró hasta 1865, año en que la derrota definitiva de la esclavitud cambió del todo la naturaleza del debate político, y en la actualidad los antiguos partidos, profundamente modificados, no tienen todavía rasgos de diferenciación bastante claros; es decir, aún no tienen ideales bien definidos.

Empieza únicamente á aparecer el fenómeno de un tercer partido político: el independiente, allá llamado *Mugwump*, desmembración del republicano, en algunos puntos aliado con el demócrata, y cuyo programa parece resumirse en los principios siguientes:

Purificación del sufragio popular.

Provisión de los destinos públicos en los más aptos, mediante examen y calificación previa, y sin atender á opiniones de partido.

Rebaja de la tarifa de aduanas, empezando por declarar libres las materias primeras de la industria interior.

Esta fracción tiene todavía poca fuerza. Tuvo su origen en el proyecto—que combatió vigorosamente—de una tercera elección del general Grant en 1880, haciendo decidir la designación en favor del general Gárfield; inclinó con sus votos en 1884 la balanza eleccionaria del lado de Mr. Cléveland, demócrata, en competencia con Mr. Blaine, republicano, y en la actualidad hace oposición á la política del general Hárrison.

Como he insinuado en otra parte, los *Mugwumps* tienen gran semejanza con los gólgotas colombianos de 1851 á 1858; pero si bien constituyen un grupo muy respetable, con adeptos y periódicos de gran circulación en casi todos los Estados, todavía no alcanzan á formar un verdadero partido nacional.

Han surgido, sí, algunos nuevos problemas cuya solución se busca por medio de leyes, y que empiezan á marcar la fisonomía de los grandes partidos. Mencionaré algunos de ellos:

La reforma del servicio civil.

La influencia de los grandes capitalistas sobre el Gobierno de la Unión, llamada en el periodismo «la dominación de la Plutocracia».

La aspiración á mantener alta la tasa de los salarios por medio de sistemas económicos artificiales, y

La Plétora del Tesoro nacional.

Durante las dos administraciones del general Jackson (1829 á 1837), este hombre violento é iracundo estableció el funesto precedente de premiar á sus partidarios y sostenedores con las empleos públicos, mediante la remoción de los titulares que no hubiesen sostenido su elección. Refiere la historia que Wáshington sólo removió, durante los ocho años de su gobierno, once empleados Jhon Adams, en cuatro años, once; Jéfferson, en ocho años, treinta y seis; Mádison, en igual tiempo, cinco; Monroe, en sus dos períodos, nueve; John Quincy Adams, en cuatro años, dos; Jackson removió *dos mil* en el primer año de su Gobierno.

Esta práctica ha sido seguida después con más ó menos extensión por todas las administraciones ejecutivas, con lo cual se ha despertado una enfermedad social que parecería increíble en ese pueblo tan trabajador: la empleomanía. Cada cuatro años se renueva allí el personal de las oficinas nacionales, compuesto de un guarismo de cerca de setenta mil empleados, y la multitud de solicitantes, empeños, intrigas, amenazas y procedimientos indignos puestos en juego para obtener colocaciones, supera la idea más rebajada que se pueda tener de la naturaleza humana. El daño principal originado con esta práctica consiste, sin embargo, en la casi imposibilidad de nombrar para cada puesto el hombre capaz de prestar el servicio que se requiere, pues la iniciativa del nombramiento deja de pertenecer al Presidente y está exclusivamente en manos de los solicitantes y de sus protectores; los caracteres dignos, el mérito verdadero se apartan de ese merca-

do; el servicio público se torna objeto de especulación, y los verdaderos intereses nacionales quedan abandonados en poder de los menos capaces. Esta es una epidemia bastante conocida entre nosotros, en donde la introducción de aquel sistema ha contribuído no poco á la intensidad de las pasiones políticas y á desorganizar el servicio público: no hay para qué disertar más acerca de ella.

Si no estoy equivocado, fué Mr. Péndleton, demócrata, senador por el Estado de Ohio, el autor de un proyecto de ley aprobado por el Congreso, en 1881 ó 1882, en que se establecieron las siguientes bases de «reforma del servicio civil»:

1.ª La provisión de los destinos deberá hacerse en los más aptos, y la aptitud se comprobará por medio de examen previo de los aspirantes á un mismo destino.

2.ª Los así nombrados no podrán ser removidos antes de la expiración del período legal para que lo fueron; excepto en caso de mala conducta debidamente comprobada,

3.ª El nombramiento para empleos superiores se hará de preferencia por medio de ascensos de los que hayan desempeñado los inferiores, siempre que en el examen previo comprueben su aptitud para el efecto.

4.ª Es prohibido hacer nombramientos en recompensa de servicios eleccionarios, opiniones políticas á consideraciones distintas de la capacidad para desempeñar las funciones públicas. Es motivo de responsabilidad el hacerlos con violación de este precepto.

5.ª Habrá comisionados especiales encargados de

presidir los exámenes y de vigilar la ejecución de estas reglas.

La reforma, aplaudida por la opinión desinteresada, fué recibida con desagrado por los hombres que hacen profesión de la política. El general Arthur, primer encargado del Ejecutivo á quien tocó ponerla en práctica, mostró no poca tibieza en esta tarea: Mr. Cléveland, que le sucedió, no pudo resistir la presión formidable que sobre él ejercitó un partido separado hacía veinticuatro años de la posesión del poder público, y violó la ley; y el actual Presidente, general Hárrison, á pesar de sus promesas de darle fiel cumplimiento, hechas mientras fué candidato, parece haber sobrepujado á sus predecesores en debilidad con sus copartidarios, cuando llegó á la silla presidencial, pues en el primer año de su período hizo, se dice, treinta y ocho mil remociones.

Á pesar de estas primeras pruebas no hay por qué desesperar: poco á poco irán penetrando esos principios en las costumbres. Las instituciones se forman con la lentitud del crecimiento de los grandes árboles; á veces requieren siglos enteros para consolidarse. Sin duda alguna la fiel ejecución de esa ley será un elemento de paz y concordia en las relaciones políticas y un instrumento que regularizará el funcionamiento de la máquina gubernamental.

La aparición de grandes millonarios, semejantes á los que en la última época de la república romana fueron la señal de la transformación de las antiguas leyes en la tiranía de los Césares, es un fenómeno pos-

terior en los Estados Unidos á la última guerra civil, y coincide en su origen con el levantamiento de fuertes impuestos y la acumulación de enormes depósitos en el Tesoro federal. Los estupendos gastos á que esa guerra dió origen; los grandes contratos de suministros de vestuarios, armas y provisiones para los ejércitos; la emisión de sumas de papel-moneda desproporcionadas á las necesidades de la circulación; el alza repentina en el valor de las manufacturas determinada por el alza súbita de la tarifa de aduanas; los grandes negocios á que se prestaban las fluctuaciones en el valor del papel-moneda; y las grandes operaciones de agio que siguieron á la emisión de $ 3,000.000,000 en documentos de deudas consolidadas y flotantes,—sin duda ninguna fueron ocasionados á mucha relajación en la moralidad de las transacciones y á la acumulación de esos enormes capitales que hacen hoy el asombro del mundo. La desmoralización empezó á mostrarse en el juego de la política con motivo de las empresas de construcción de ferrocarriles trasatlánticos, el primero de los cuales fué subvencionado por el Gobierno con gruesas sumas del Tesoro, y los siguientes con vastas extensiones de tierras baldías. La prensa denunció peculados vergonzosos, extendidos desde las altas regiones oficiales hasta los salones de las Cámaras, en los que más de una reputación antes ilustre, quedó cubierta con sombras indelebles.

Desde entonces se pudo sospechar que en la corriente de la democracia había penetrado un elemento impuro que enturbiaba sus aguas; que las leyes naturales de distribución de la riqueza creada por el trabajo, empe-

zaban á desviarse en su camino hacia canales distintos de los de retribución equitativa á los servicios de cada trabajador; que en la lucha de las ideas políticas entraban pasiones nuevas, distintas de la aspiración desinteresada hacia el bien común, encaminadas en unos á mantener una superioridad artificial en el juego del trabajo humano.

Difícil es para un viajero formar opinión en estas materias con sólo una residencia de pocos meses en ese país. La lectura de los periódicos, casi siempre inspirados por pasiones ó intereses políticos, tampoco es guía seguro para descubrir la verdad. Los cambios efectuados en las condiciones de riqueza y de organización del trabajo en estos últimos veinticinco años de maravillosa prosperidad, son tan considerables, que bien puede un hispanoamericano ofuscarse al formar juicio sobre la marcha actual de ese país. Á pesar de todo, no temeré expresar cuán poco tranquilizador me ha parecido este aspecto de la sociedad americana. Acostumbrados como estábamos los inexpertos republicanos de Sur América á mirarla como la columna luminosa que en otro tiempo guiaba á los israelitas al través del desierto, hoy es imposible dejar de temer que haya ocurrido allí algún extravío en la marcha de las ideas democráticas, entre los mismos que, abatiendo la hidra de la esclavitud, mantuvieron la integridad de la Unión y creyeron salvado el último peligro para la causa popular en el Nuevo Mundo. Enunciaré algunos de los hechos en que se fundan mis temores.

Cuando las necesidades de la guerra civil determi-

naron la creación de nuevos impuestos, uno de los primeros á que se ocurrió fué el directo proporcional sobre la renta de los contribuyentes, como el más natural, el más justo en la índole del sistema republicano. Pasada la guerra se pensó desde luego en aligerar la carga, rebajando la tasa de las contribuciones que se consideraban más opresoras. No se pensó, sin embargo, en abaratar por este medio el precio de las telas de vestido de las clases laboriosas, ni el de las herramientas para las profesiones, ni el de los materiales para los aparatos de locomoción, ni el de las materias primeras de las industrias populares: lo primero abolido fué la contribución sobre la renta. Es verdad que Steward, el gran comerciante, pagaba de 200 á $ 300,000 anuales; Moses Taylor, algo menos; John Jacob Astor, más de $ 200,000; Vanderbilt, más de $ 50,000; pero también lo es que el primero confesaba una utilidad líquida en sus negocios de $ 4.000,000 anuales; el segundo, de cerca de $ 2.000,000; el tercero, de $ 1.200,000; producto del arrendamiento de sus dos ó tres mil casas en la ciudad de Nueva York, y el último, $ 600,000 en el flete de sus vapores y los dividendos de sus acciones de ferrocarril. El impuesto directo que, en sus diversas formas, llegó á producir cosa de $ 100.000,000 anuales, fué totalmente abolido primero que nada. Si alguna institución mereciera el nombre de americana por excelencia, sería el impuesto directo, decretado por los inmigrantes desde los primeros días de las colonias. Hoy se puede notar reacción visible contra ella en los hechos: el avalúo oficial de las propiedades sujetas al

impuesto, en favor de los Estados, se cree que no llega á la mitad del verdadero, y en algunos casos, como respecto de la riqueza mueble, en algunas ciudades, se juzga que no pasa del 5 por 100.

Hay industrias que sufren por consecuencia de la carestía de ciertos artículos. El hierro y el acero, por ejemplo, entran como factor indispensable en la construcción de maquinaria, en la edificación, — en la que, como sustancia incombustible, son una garantía contra los incendios, — y en los ferrocarriles, los que entre construcciones nuevas y reparación de las antiguas, consumen cuatro millones anuales de toneladas de rieles, guarismo que la industria americana no alcanza á producir. Pues este artículo está gravado á la importación con un derecho de $ 15 por tonelada, que equivale á 60 por 100 sobre el precio europeo, y no ha sido posible obtener rebaja alguna en esa parte de la tarifa, acaso porque los dueños de las minas de hierro y los de las ferrerías son capitalistas de gran influencia. El mineral de hierro pudiera introducirse con ventaja de España, en donde es abundantísimo, de superior calidad y extraído de minas inmediatas al mar; pero tiene un derecho casi prohibitivo de $ 6 por tonelada en las aduanas.

El fique ó *henequén* tiene un gran consumo en la agricultura del Oeste, para cordeles de amarrar los haces del trigo al tiempo de la siega. Tiene $ 15 de derechos por tonelada. Las lanas del Plata no pueden introducirse á los Estados Unidos á causa de los derechos de introducción, y prefieren el mercado de Bélgica. Entre tanto, las de procedencia indígena, artifi-

cialmente encarecidas, no bastan para vestir al pueblo americano, el cual tiene que consumir $ 90.000,000 en telas extranjeras, sujetas asimismo al pago de altos derechos.

Si á lo menos el producto de éstos fuese necesario para cubrir los gastos nacionales, esa tenacidad en sostenerlos pudiera explicarse; pero hace ya años que las rentas dejan un superávit de 50 á 100 millones de pesos anuales después de cubrir todos los servicios públicos, inclusive los intereses y la amortización de la deuda pública de plazo vencido; mas se prefiere pagar 30 por 100 de premio en la amortización de la que está por vencer, y conceder á los grandes capitalistas, tenedores de ella, utilididades considerables tomadas de los impuestos sobre los consumos.

El valor de la plata con relación al oro ha bajado entre 20 y 30 por 100, de la proporción de 15½ á 1 antiguamente establecida en la Unión latina; pero una ley del Congreso ha hecho obligatorio acuñar plata á razón de dos millones de pesos mensuales, dándole un valor legal superior al verdadero, sin otro resultado que proteger la explotación de las minas de este metal pertenecientes á grandes millonarios. Medida semejante á la adoptada en Colombia, en 1866 y 1872, de acuñar moneda de 0,835, con un valor legal igual á la de 0,900, sólo con el objeto de proteger la explotación de las minas de Santana y Marmato, trabajadas por una compañía extranjera. El resultado fué la exportación de toda la moneda de 0,900, la escasez del numerario circulante, la emisión de papel-moneda y la final exportación de las de 0,835, con una pérdida

de 40 á 45 por 100 para los tenedores de ellas, con relación al valor que quiso darles el Gobierno (1). Entre nosotros fué quizás obra de la ignorancia esa medida: en otras partes probablemente no lo fué, sino del influjo superior de las clases acaudaladas.

Frecuente es en los periódicos americanos la aserción de que las poderosas compañías de ferrocarriles, minas, ferrerías y manufacturas introducen en las listas para miembros de las Asambleas y del Congreso, candidatos suyos, representantes, no del pueblo, sino de un interés privado. Á la verdad, no hay en esta práctica mucho que poder censurar, pues en último análisis los intereses públicos se componen de la reunión y contraposición de los intereses privados; mas sí podrá objetarse al funcionamiento de una de-

(1) La verdad histórica pide que no se atribuyan todos estos males á la influencia exclusiva de la adopción de la ley de 0,835 en nuestras monedas de plata.

Es evidente que con ella se determinó la corriente de exportación de las de 0,900; pero también contribuyeron á producirla otras dos causas. La primera, que entre esas monedas, las procedentes de nuestras minas contenían una aleación natural de oro, que nuestras Casas de Moneda no tenían medios de separar. Esa parte de oro valía de 5 á 13 por 100 y daba una utilidad al fundirlas en las oficinas de apartado de países extranjeros.

La segunda fué la caída del valor, en los mercados extranjeros, de dos de nuestros principales artículos de exportación: el tabaco y la quina, que unidos representaban de $ 8 á $ 12.000,000 anuales, y cuya exportación se redujo á menos de dos.

La exportación de las monedas de plata abrió la posibilidad después á la emisión de papel-moneda como medida de guerra civil en 1885.

Este asunto formará un capítulo interesante el día que se escriba nuestra historia financiera.

mocracia el que predomine en los Consejos de su Gobierno el deseo de conservar sus goces á los afortunados, sobre el pensamiento de mejorar la condición de los infelices. Lo que se llama la *cosa pública* se compone en los países libres de intereses positivos é intereses negativos: de las riquezas de los unos y las miserias de los otros: el problema social consiste en encontrar á la vez alivio para éstas sin afectar la seguridad de las otras.

Pudiera citar otros hechos, pero es inútil: la aparición de la clase nueva de los millonarios y su influencia predominante, en la sociedad política de Wáshington y demás grandes ciudades con la acción deslumbradora del lujo, y en la industria general con las combinaciones de capitales conocidas con el nombre *Trusts*, es un fenómeno que salta á los ojos del observador menos perspicaz.

Desde los días de la primera administración de Wáshington hasta los actuales, ha sido una observación constante que las clases ricas, los hombres de la finanza y de la grande especulación, han rodeado particularmente, al partido federalista en un principio, al whig después, hoy al republicano; todos tres partidos inspirados por la idea de protección especial del Tesoro público á las grandes fábricas, al Banco Nacional, á las empresas de ferrocarriles y á las compañías de navegación marítima; pero el partido republicano de 1889 presenta contrastes visibles con el que en 1860 elevó á la presidencia de la Unión á Mr. Lincoln. Los grandes ideales depuran á los grandes partidos: en 1860 estaban en perspectiva la lucha gi-

gantesca por la integridad de la Unión y la emancipación de la raza negra, expectativa que levantó el partido republicano á las nobles alturas de desinterés y abnegación; produjo hombres de Estado como Lincoln, Seward, Stanton, Chase, Horacio Greely, Charles Sumner, Charles Francis Adams, cuyos nombres han dejado huella luminosa en la historia; improvisó rentas, ejércitos, marina de guerra, grandes caudillos al nivel, por lo menos, de los más grandes esfuerzos de los pueblos europeos; en medio del estruendo de las armas ligó con un anillo de hierro los dos grandes mares que circundan el territorio, al través de la parte más ancha del continente. Empero, su mayor grandeza consistía en el pensamiento de proteger á una raza oprimida, y de levantarla por medio de la libertad, la educación y los derechos políticos á un porvenir de moralidad, inteligencia y bienestar. Por un efecto de perspectiva de observación diaria, la compañía de los grandes hace ver pequeño lo que los rodea; pero las proporciones de lo que se inclina hacia los humildes engrandecen á los ojos de la posteridad.

Sin embargo, el partido republicano cuenta entre sus ideales el de mantener alta la tasa de los jornales en América, de suerte que alcance para una amplia satisfacción de las necesidades materiales de la clase proletaria. Según se calcula en aquel país, de acuerdo con la distribución común de las familias, cada una de éstas se compone, por término medio, de cinco personas, de las cuales dos en capacidad de trabajar; pero suponiendo que cada trabajador tenga el deber

de mantener dos menores, ancianos ó inválidos, bastaría un jornal de $ 1-40 diarios, ó sea $ 420 anuales, en 300 días de trabajo, para proporcionar á todos tres 40 centavos diarios ó $ 140 por cabeza en el año, para vivir : suma que con relación al precio actual de los víveres, la habitación y el vestido, se considera suficiente para la cómoda subsistencia de las clases pobres. Hase llegado á esta conclusión por medio de investigaciones estadísticas en extremo minuciosas acerca del precio de los víveres, vestidos y alquileres de habitaciones, y de los consumos habituales de grupos de familias proletarias en diversas industrias, en las ciudades y en los campos y en diversos Estados de la Unión. Y no se piense que estos consumos se calculan con moderación excesiva : en materia de alimentación, por ejemplo, la distribución del gasto abarca la siguiente diversidad de artículos :

Artículos.	Consumo anual por persona.
Carnes (incluyendo gallina, pescado, y aun ostiones á veces.	$ 27 70
Mantequilla, queso y leche.	12 18
Huevos	1 85
Vegetales	8 75
Pan.	7 64
Azúcar y melazas.	7 22
Te y café	3 16
Frutas frescas ó secas.	1 85
Sal, especias, aceite y vinagre . . .	1 67
Suma.	$ 72 02

Obsérvese que la carne cuesta una suma equiva-

lente á ocho ó diez arrobas en el año, es decir, cosa de media libra por día; el queso, la leche y la mantequilla á más de 3 centavos; los vegetales, una suma suficiente para cuatro cargas de papas en el año, ó tres libras al día; el pan, 2 centavos diarios, equivalentes allá á lo que cuesta hoy 10 centavos entre nosotros; el azúcar y la miel, lo bastante para seis ú ocho arrobas en el año, ó seis onzas por día. Esta es, pues, una ración alimenticia que no desdeñaría una familia medianamente acomodada en cualquiera parte del mundo; sin bebida fermentada, eso sí (1). Restan $ 68 anuales para alquiler de habitación y vestido de cada persona.

Para realizar ese desiderátum de jornal mínimo se proponen dos medidas principales :

Protección á las producciones interiores por medio de altos derechos en las aduanas, y

Leyes represivas de la inmigración extranjera.

Con la primera se procura alejar la competencia de

(1) No carecerá de interés conocer los precios de los principales artículos alimenticios en los Estados Unidos. Los que doy á continuación son suministrados á una respetable publicación estadística por un *boarding* de jornaleros, en una fábrica de algodón, en el Estado de Maryland, en los seis primeros meses de 1884 :

Harina, barril de 196 libras, $ 5-40; harina de maíz, 5 centavos libra; bizcochos de trigo, 8 centavos libra; azúcar, $ 1-82 arroba; te, 43 centavos libra; bujías, 12 centavos libra; papas, $ 2 carga; habas, 62 centavos arroba; repollos, 7 centavos cada uno; cebollas, 25 centavos la docena de ristras; lechugas, 2 centavos cada una; manzanas, 32 centavos arroba; carne, de 10 á 15 centavos libra; tocino, 10 centavos libra; huevos, 16 centavos docena; queso, 15 centavos libra; leche, 24 centavos galón de 5 botellas.

los productos extranjeros y hacer subir los precios de los de producción nacional.

Con la segunda, reducir la oferta de trabajadores á jornal y hacer subir la tasa remunerativa del trabajo.

Los artículos cuya producción especialmente se desea *proteger* son : el tabaco, el azúcar, la lana y los metales inferiores como el hierro, el acero, etc., y las manufacturas de toda especie.

En los Estados de Kentucky, Ohio, Virginia y algunos de Nueva Inglaterra se produce tabaco, de inferior calidad, pero en cantidad de 4 á 5 millones de quintales por año, al abrigo de derechos monstruosos equivalentes al 200 ó 300 por 100 sobre su precio de producción en los países tropicales, como Cuba, Méjico, Colombia y el Brasil. Si los derechos de aduana sobre este artículo fuesen rebajados, los consumidores preferirían la mejor calidad del de procedencia extranjera; pero la producción americana tal vez no disminuiría, porque su bajo precio le abriría siempre el mercado europeo, al favor de los monopolios allá establecidos casi en todas partes. El efecto de esa protección es rechazar del consumo el artículo procedente de los pueblos hispanoamericanos.

Sólo el Estado de Luisiana puede producir caña de azúcar, y eso en no muy buenas condiciones, porque faltan luz y calor en varios meses del año para acumular en la planta la cantidad de dulce que aquellos agentes le dan en los climas tropicales. Además, los progresos realizados en la explotación de la remolacha en Europa, y la enorme producción á que este artículo se ha levantado, en Alemania y Francia, ha hecho

bajar los precios á $ 4 y $ 3 el quintal, que ya no son remuneradores para la agricultura americana. Para sostener ésta se han establecido en la tarifa derechos que hacen subir artificialmente aquél en el mercado interior, á $ 7 y $ 8.

Las crías de ovejas en Ohio y en California dan lana de muy buena calidad; pero mantenidas en tierras ya valiosas, densamente pobladas, no podrían resistir la competencia de las lanas de las inmensas crías de las Pampas del Plata, todavía muy baratas. La tarifa, pues, repele aquéllas hacia Bélgica y Francia, y con ello se encarece á un tiempo la materia primera y las telas con ella fabricadas en los Estados Unidos.

Otro tanto sucede con el hierro. En Inglaterra y en Bélgica los minerales se encuentran en contigüidad á los yacimientos de carbón, lo que facilita y abarata la fundición de aquéllos. En los Estados del Oeste y del Norte de los Estados Unidos, esas dos formaciones están separadas, de suerte que se necesita transportar el mineral á la vecindad del carbón, ó viceversa, lo cual, unido al más alto precio de los jornales, recarga el costo de producción del metal. La tarifa americana cobra altos derechos sobre el mineral, sobre el hierro y sobre los artículos fabricados con él, de suerte que estos tres artículos cuestan allí de un 33 á un 50 más que en los mercados ingleses y belgas.

Las telas de algodón no debían ser más caras en los Estados Unidos, país productor de la fibra, que en Inglaterra, adonde llega desde miles de leguas de distancia; esos dos países debían disputarse, con éxito igual á lo menos, el mercado del mundo; pero está

lejos de ser así. En 1880 Inglaterra trabajaba en sus fábricas 14.000,000 de quintales de algodón y producía manufacturas por valor de $ 475.000,000, de los cuales exportaba $ 348.000,000. El valor de las manufacturas americanas del mismo textil alcanzaba á $ 270.000,000; pero sus exportaciones apenas llegaban á $ 10.000,000. El consumo interior les está asegurado en la tarifa por medio de altos derechos que les proporcionan precios elevados; pero éstos les cierran el comercio exterior. Con todo, esos altos derechos de aduana se llaman allá *derechos protectores de la industria* interior.

Como se ve, el primer resultado de la protección es encarecer los artículos protegidos, lo cual, si á la verdad es favorable para los productores, que son los menos, no puede ser motivo de agradecimiento para los consumidores, que son los más.

Á esta protección del Gobierno se ha agregado luego otra clase de protectores : la de los *Trusts*. Son éstos, asociaciones de reciente origen formadas por grandes capitalistas que ponen en común capitales de muchos millones de pesos, para comprar directamente de los productores algún artículo especial, é interponerse entre éstos y los consumidores, á fin de impedir que el precio del producto se envilezca con la competencia : ellos recogen, pues, esta mercancía y fijan su precio, aumentándolo. Por supuesto que esta operación no tiene lugar cuando el artículo está caro, sino, al contrario, muy barato; pero una vez recogido en pocas manos, sube de valor. De este asunto trataré en capítulo especial con más extensión y seguiré hablando de la protección oficial.

Es indudable que no tanto al amparo de ésta como de las costumbres de amplias satisfacciones materiales alcanzadas por los trabajadores, en medio de la maravillosa prosperidad que ha seguido los pasos de la democracia americana en este siglo, — la exigencia de altos jornales para la clase proletaria ha sido conseguida; pero no tan sólo entre los productores de mercancía protegida, sino en todos los ramos de trabajo, protegidos ó no. El espíritu de empresa, que forma el rasgo dominante de las poblaciones americanas, pide incesantemente nuevos obreros, y este pedido determina el alza de los salarios. La división de la propiedad territorial ha dado impulso á una producción inmensa de víveres y de materias primeras para las manufacturas, cuya baratura les ha abierto un mercado creciente todos los días entre los pueblos europeos. Á favor de esta organización natural de las industrias, de la constante construcción de numerosas vías férreas que ocupa 500,000 jornaleros, y de la facilidad con que á virtud de la *Home-stead law*, puede el jornalero elevarse, en número de 400,000 por año, á la condición de propietario y emanciparse de la necesidad de alquilar sus servicios, la clase jornalera se encuentra en capacidad de exigir á los empresarios remuneraciones notablemente más altas que en Europa.

Los hombres de la política en el partido republicano atribuyen esta situación de los salarios á la influencia de las tarifas elevadas en las aduanas, y esta aserción, contradicha por una parte de los demócratas y por los órganos del partido independiente ó *mug-*

wump, forma en el día uno de los grandes temas del debate nacional.

Los *republicanos* dicen :

— Los derechos de importación encarecen, es cierto, el valor de los productos gravados; pero ese alto precio permite á los empresarios de industria pagar á sus obreros salarios más altos.

Los *demócratas* contestan :

— Esos salarios más altos, pues, son pagados por los consumidores americanos. Lo que unos ganan otros lo pierden; sólo hay una traslación de riqueza de unas manos á otras.

Ese encarecimiento de los productos sirve para aumentar uno ó dos centavos al salario del obrero; pero una parte muy considerable se queda en el bolsillo de los dueños de fábricas, de los grandes hacendados y de los dueños de las minas. Por esa razón se ha formado esa nueva entidad política de la clase millonaria.

Los primeros replican :

Ese encarecimiento de los productos es pasajero. Las mayores ganancias que rinde la producción de un artículo atraen otros empresarios á producirlo : la competencia de los nuevos productores hace bajar los precios á tasas más equitativas.

Los *demócratas* redarguyen :

— Pues si los precios bajan y con ellos las utilidades de los empresarios, ¿de dónde tomarán éstos lo necesario para pagar esos altos jornales? La tasa de éstos volverá á bajar, y la protección del jornalero quedará anulada.

Si, además, se confiaba en que la competencia interior hacía bajar los precios, ese mismo resultado hubiera producido la competencia exterior sin necesidad de alzar la tarifa.

Los republicanos. — « Bueno, pero el país ha aclimatado una producción nueva, que sin el estímulo de altos precios momentáneos no hubiera adquirido. »

Demócratas. — « En lugar de ese artículo se hubiera creado otro más natural, más conforme con el clima, la naturaleza de los terrenos y las aptitudes de nuestros industriales. »

Republicanos. — « No, nuestro país necesita emanciparse de la obligación de comprar á los europeos ciertos productos importantes. Nuestra independencia de la Gran Bretaña no será completa mientras tengamos que ocurrir á ella por telas para vestirnos, hierro para nuestra maquinaria y nuestros ferrocarriles y carbón de piedra para calentarnos en los inviernos. »

Demócratas. — « De esa dependencia de unos pueblos con otros no puede libertarse ninguno; pero siendo, como es, recíproca, no hay peligro ni superioridad para unos ni otros. De la Gran Bretaña dependemos para que nos compre nuestro algodón, nuestros cereales y nuestras carnes, y ella depende de nosotros para proveerse de estos artículos. Esa dependencia recíproca es la prosperidad recíproca; es la cooperación universal de unos pueblos con otros. Nosotros necesitamos vender más algodón, más cereales, más carnes, á fin de sostener la prosperidad de estas industrias; pero no podemos vender sin comprar. Vender única-

mente, sería regalar nuestro trabajo : algo tenemos que recibir en cambio. »

Á la verdad, si los Estados Unidos han ensanchado su producción de hierro y de carbón de piedra hasta un nivel igual al de Inglaterra, es porque tienen minas abundantes de una y otra sustancia, porque necesitan de esos artículos y porque tienen industriales que saben explotarlos. Y la verdad es que los principales efectos de producción americana : los cereales, las maderas, el algodón y las crías de ganado, se han desarrollado en escala inmensa sin necesidad de protección alguna; mientras tanto los artículos especialmente protegidos siguen un curso lento y perezoso semejante al estancamiento. El azúcar se sostiene difícilmente, el tabaco progresa muy poco ó casi nada, y las manufacturas de algodón y de lana son derrotadas en Hispano-América y en Asia por las telas inglesas. En el primero de estos casos es evidente que la protección oficial no puede dar al clima el calor que le falta para producir azúcar; en el mismo caso está el tabaco, y en el tercero, parece evidente que si los ingleses producen y venden más telas que los americanos, es porque saben producir mejor y á más barato precio. Los privilegios y protecciones oficiales no enseñan á producir mejor, pero la competencia sí hubiera obligado á los americanos á estudiar y aprender el modo de vencer á sus rivales. Es seguro, sí, que al fin aprenderán con el estímulo de la concurrencia en el exterior. Entre tanto, no serán esas industrias las que determinen un alza considerable en los salarios del obrero de Norte-América.

La tasa de los jornales sólo puede ser determinada por las causas que fijan el valor de los productos y el precio de los servicios : en otros términos, las que determinan la relación entre el pedido y la oferta. De ellas las que han obrado de una manera más decisiva y seguirán ejerciendo su acción en los Estados Unidos, son las siguientes, á mi modo de ver :

1.ª La aplicación de las grandes fuerzas de la naturaleza en reemplazo del trabajo humano.

Porque aunque á primera vista pudiera parecer que esta causa disminuye el pedido de servicios humanos, la revolución industrial que viene en pos de ella aumenta á la larga el pedido en proporciones inesperadas, tanto por sus efectos directos como por los colaterales. ¿Quién puede calcular el aumento de trabajo humano desarrollado por las aplicaciones del vapor en las fábricas, la construcción y servicio de los ferrocarriles, la construcción y servicio de los vapores y el acrecentamiento de los cambios en todo el mundo? ¿Quién podría sospechar hasta dónde llegará el dominio del hombre sobre el agente electricidad en los telégrafos, los teléfonos, los fonógrafos, la luz eléctrica y la electricidad como motor? El *Cotton-gin* solamente, ¿no ha determinado el empleo de brazos humanos en la producción, transporte y manipulación del algodón, en un guarismo ciento ó más veces mayor que el que se supuso iba á reemplazar?

2.ª La educación primaria y secundaria extendida á las nuevas generaciones y llevada todos los dias á más amplios horizontes.

Esta es una fuerza creadora de nuevas invenciones,

de industria más adelantada en los obreros, acreedora, por consiguiente, á más alta remuneración, y de un semillero de empresarios á cuyo rededor se determinará la necesidad de más y más cooperadores á jornal.

3.ª La formación de nuevos capitales por medio del ahorro que reclama el empleo del hombre en industrias nuevas todos los días.

4.ª La ocupación por el hombre de regiones despobladas, que abre constantemente un campo nuevo al empleo de servicios humanos. En las 300,000 leguas de tierras todavía incultas que tiene en patrimonio el pueblo americano, hay un porvenir incalculable, delante del cual es imposible temer que la tasa de los salarios pueda bajar durante algunos siglos; siempre que la distribución de los valores y de la propiedad territorial continúen al amparo de la justicia en instituciones liberales. Para este efecto las restricciones á la inmigración y al comercio exterior serían suicidas.

Sobre estas causas naturales de elevación de los jornales no tiene ni puede tener influencia alguna la tarifa de aduanas; mas sí puede ésta dar origen á represalias, en los países europeos, de altos derechos y restricciones sobre los artículos agrícolas de exportación de los Estados Unidos, como ya empieza á verse en Francia y Alemania respecto de los trigos, y en estos mismos países y en Inglaterra y España con relación á los ganados en pie y las carnes de cerdo. Pueden perder más, en esta guerra de tarifas, los productores agrícolas del Oeste, que ganar los fabricantes de Nueva Inglaterra y de los Estados centrales.

Las rentas nacionales en los Estados Unidos alcanzan á $ 380.000,000 por año, obtenidos así :

Aduanas. . . . . $	220.000,000	
Contribuciones interiores (derechos sobre la fabricación de cerveza y licores, correos, etc.). . .	125.000,000	
Ventas de tierras baldías (10½ millones), amonedación (9½ millones), y rentas varias.	35.000,000	$ 380.000,000

Y los gastos anuales son los siguientes :

Servicio civil (sueldos, obras públicas, etc.). . .	72.000,000	
Pensiones	80.000,000	
Ejército y Marina. . .	65.000,000	
Tribus de indios (6½ millones). Distrito federal (9½).	11.000,000	
Intereses de la deuda.	40.000.000	
Fondo de amortización anual	48.000,000	
Superávit crónico. . .	64.000,000	$ 380.000,000

Este es el resumen del Presupuesto de Rentas y Gastos para 1888; pero hay ocasiones en que las rentas suben á $ 400.000,000 y en que los gastos comunes, incluyendo el pago de los intereses de la deuda, no alcanzan á $ 300.000,000. La acumulación de estos

superávit mantiene constantemente en las cajas de la Tesorería General sumas de $ 200.000,000, y aun más, sin objeto alguno conocido.

El Presidente Cléveland se preocupó vivamente con este estado de cosas, y en mensajes repetidos al Congreso expresó sus temores, manifestando :

Que esa acumulación nunca vista de fondos era ocasionada á sustracciones y corrupción por parte de los empleados.

Que inducía en los especuladores sobre el Tesoro público un espíritu de malversación y de gastos inútiles en extremo perjudicial para las costumbres públicas.

Que esa fuerte suma en especies metálicas sustraída de la circulación podía dar origen á crisis monetarias, y distraía un capital enorme de las inversiones productivas.

Que esa masa de sobrantes constituía una prueba evidente de que se le exigían al pueblo más contribuciones de las necesarias para el servicio nacional; para lo cual no hay derecho alguno en los países republicanos.

Que, según informaba la Tesorería, ya no había espacio en donde depositar esos valores, pues los cimientos del espléndido edificio empezaban á dar muestras de ser su solidez inferior al peso desproporcionado que gravitaba sobre ellos. ($ 200.000,000 en plata sellada pesan 5,000 toneladas).

Solicitaba, en consecuencia, que la tarifa de aduanas fuese rebajada á términos equitativos para los consumidores de efectos extranjeros, procurándose

no hacer repentinamente alguna alteración tan considerable que pudiese afectar los intereses de las manufacturas americanas.

La mayoría republicana del Congreso no aceptó estas ideas. Prefería decretar nuevas pensiones, aumentar la marina de guerra, rescatar, con premio de 30 por 100 sobre la par, la deuda de plazo no vencido, antes que disminuir la tarifa de aduanas. Dominada por un espíritu de partido intransigente, se manifestaba dispuesta tan sólo á rebajar de un golpe los derechos sobre el azúcar, con lo cual se daría un golpe terrible á los Estados demócratas del Sur, sobre todo al de Luisiana, en donde la producción de este artículo constituye la industria dominante, pero también el fondo de distribución de jornales á la raza africana. La protección oficial á las grandes fábricas del Nordeste y de los Estados Centrales es un *Sancta Sanctorum* para el partido que sólo los *mugwumps* podían pensar en ofender.

La plétora del Tesoro continúa, pues, como un hecho único en el mundo. Hoy no hay país civilizado en Europa y América que no se encuentre en dificultades financieras más ó menos graves. En los últimos treinta años las deudas de los gobiernos han aumentado en doce ó quince mil millones de pesos; países que no tenían deuda la han contraído; el déficit es una enfermedad general, — excepto en los Estados Unidos. ¡Aquí la plétora es el peligro! sí; pero sobre todo para la dominación del partido republicano, contra quien esta situación anormal puede ser y está poderosa-

mente explotada en el debate periodístico. En efecto, es uno de los más grandes errores de esta organización política el de aferrarse á viejos puntos de programa, atrasados ya en la evolución de las ideas y de los intereses del país, en lugar de buscar su regeneración en las aguas de otros ideales.

Como los Estados del Sur han entrado también en el camino de fundar fábricas de tejidos y de explotar minas de hierro y de carbón, la competencia que se temía del extranjero va á surgir en el interior mismo de la República. Los mercados del Sur no serán ya, como antes, una mina fecunda para los fabricantes de Nueva Inglaterra y de los Estados Centrales; bajará el precio de las manufacturas; la tarifa perderá su prestigio, y forzosamente se producirá un cambio considerable en los intereses representados por los partidos. En qué sentido, no es fácil preverlo; pero es indudable que se producirá.

El siglo xx presentará un gran cambio en la fisonomía de los partidos americanos. La influencia de Hámilton y Jéfferson, los fundadores de los actuales, —Hámilton del partido centralizador y nacionalista,— Jéfferson del demócrata, conservador del sistema de gobierno propio para las localidades,—ha durado un siglo entero. Aun no se alcanza á vislumbrar lo que serán los partidos en los próximos cien años; pero no será aventurado sospechar que la intervención de este gran pueblo en cuestiones exteriores, prescindiendo del consejo de Wáshington, será una de las novedades que presentará su política.

Hoy es punto menos que imposible, sobre todo

para un extranjero, distinguir los caracteres que separan á los republicanos de los demócratas, excepto en que los primeros, más estrechos en sus ideas, no dan importancia á los cambios internacionales y quisieran reducir su actividad industrial á los límites de su territorio, mientras que los otros alientan teorías económicas más cosmopolitas. Eliminado el elemento esclavitud, autor de los descarríos en que incurrieron los hombres del Sur, no es imposible que éstos tornen á ser los más genuinos representantes de la democracia, y los del Norte, los mantenedores de la fuerza centrípeta, tanto en lo relativo á integridad nacional como en la conservación de las viejas instituciones y costumbres.

CAPÍTULO XLI

NUBES EN EL HORIZONTE

Los *Trusts*.—Las asociaciones obreras.—La intervención de Gobierno en la lucha entre el capital y el trabajo.

De algunos años á esta parte, la ley de la concurrencia universal empieza á ser modificada por el principio de asociación entre los competidores mismos en la lucha. Cuando la producción de un artículo cualquiera parece traspasar los límites del consumo y empiezan á bajar los precios al nivel de los gastos de producción, —en lugar de obstinarse en un combate á muerte, desenlazado antes en la ruina y la desaparición de los más débiles,—los productores han iniciado el procedimiento nuevo de entenderse entre sí, formar asociaciones amistosas y organizar una acción común que restrinja el exceso de producción y ponga el producto en manos de un solo vendedor encargado de sostener precios remuneradores. Tal es el origen de los *trusts*. Hasta aquí no hay nada perjudicial al interés de la sociedad entera, sino un efecto natural del progreso en la sociabilidad humana realizado por las grandes facilidades que los medios de comunicación modernos, —el ferrocarril, los vapores

de mar, los telégrafos, los teléfonos y los periódicos, — han dado al pensamiento de los hombres. Empero, de esta primera asociación inocente ha surgido luego otra que no lo es tanto: la de los capitales con el objeto de dominar los precios, no sólo dentro de los límites de una nación, sino en todo el mundo, de producir en ellos oscilaciones repentinas de alza y de baja y de especular en las aguas turbias ocasionadas por estos bruscos cambios. Estas sociedades formadas por el concurso de unos pocos millonarios con capitales de diez á cien millones de pesos, constituyen uno de los fenómenos económicos más notables de los tiempos modernos. En los últimos años se han ejercitado en Francia de un modo ruidoso sobre los cobres, en los Estados Unidos sobre el trigo, el café, el petróleo, los azúcares y el *whiskey;* en la gran Bretaña sobre objetos variados, algunos con la mira de practicar sus operaciones en los Estados Unidos. El procedimiento principal consiste en comprar en momentos de abundancia y depresión de los precios, subir éstos luego por la reducción de la oferta, guardar una parte del producto para vender á menos precio cuando otros quieren aprovecharse del alza y envilecer los valores cuando desean volver á hacer provisión. En ocasiones es difícil dominar el mercado cuando la abundancia continúa por dos ó tres años, y el resultado viene á ser una liquidación desastrosa; pero cuando se trata de artículos agrícolas en los que una ó dos buenas cosechas son ordinariamente seguidas de dos ó tres inferiores, los resultados para los especuladores suelen ser brillantes. Sobre los efectos sometidos á la competencia extran-

jera, la operación es peligrosa; pero sobre aquellos en que la competencia exterior es imposible, por estar protegido el nacional con una elevada tarifa, no sólo es fácil, sino de éxito casi seguro. Estos son los *trusts*, vocablo todavía sin equivalente en la lengua castellana, al que empieza á darse el nombre de *trinca*.

Un *trust* ó combinación sobre los trigos mantuvo de $ 0-90 á $ 1 el bushel (60 libras) de este grano, en 1886 y hasta principios de 1887, cuando una buena cosecha en Europa paralizó la exportación, rompió las esclusas en el mercado de Chicago, produjo la quiebra de los principales interesados é hizo bajar á 60 centavos el precio del artículo.

Otro tanto sucedió en el mismo año con el café, pero en sentido contrario. El alza de los precios derrotó á los especuladores empeñados en bajarlo.

Según dice el *Herald* de Nueva York, la *trinca* ó combinación de los azúcares ha dado, en 1889, una utilidad de $ 6.000,000 á una sola de las firmas asociadas. El azúcar está protegido contra la concurrencia extrajera por fuertes derechos de aduana.

La frecuencia de estas combinaciones ha hecho inseguro el mercado de Nueva York para los exportadores suramericanos, quienes encuentran en el día más seguridad en el de Londres. Una *trinca* organizada sobre las quinas colombianas, dió á una casa de Filadelfia, según recuerdo haber leído en el *New York Times*, en julio de 1879, una utilidad de $ 28.000,000 en pocos años, y obligó á nuestros exportadores, que antes vendían allí las tres cuartas partes de este artículo, á concentrar sus operaciones en

Londres y París. La combinación cesó con la abolición de derecho de entrada sobre la quina, decretada en ese mismo año.

El resultado de estos *trusts* es dejar en manos de los agentes intermedios entre el productor y el consumidor una parte leonina del valor del producto; es decir, extorsionar á un tiempo al productor y al consumidor; al primero de una parte de la remuneración de su trabajo, al segundo con un precio más alto que el natural sobre el objeto consumido. Así es como se improvisan esas fortunas colosales.

No es tan sólo en la circulación de los productos agrícolas en donde intervienen estas combinaciones, El servicio de los ferrocarriles y el valor de sus acciones ha sido quizás el campo más fecundo para estos nuevos señores feudales de la especulación. En un país que cuenta más de 50,000 leguas de ferrocarriles y cerca de $ 10,000.000,000 invertidos en su construcción, que mueve en esas líneas 600.000,000 de toneladas de mercancías al año y casi un número igual de pasajeros, y en donde las entradas anuales de fletes y pasajes ascienden á una suma igual á la de todas las contribuciones públicas, nacionales y locales; es decir, á cerca de $ 1,000.000,000, — en un campo de esta magnitud — las especulaciones injustas toman proporciones colosales.

Unas veces son fletes diferenciales en favor de una región y con perjuicio de las otras; en ocasiones, demoras intencionales en el transporte de un producto, para dar tiempo á la realización á precios altos de otros de la misma especie; ya diferencias en el flete

en beneficio de ciertos interesados, con desfalco de las utilidades de industrias rivales.

Si la competencia de varias líneas que sirven una misma región se logra allanar por medio de una organización amistosa entre ellas, sigue á esta tregua un alza en la tarifa de fletes y pasajes, y á ésta, la emisión de nuevas acciones al capital de la empresa. Así un ferrocarril que en un día vale $ 40.000,000, representa al siguiente $ 60.000,000, sin haber aumentado una pulgada la extensión de su carrilera ni agregado una locomotora ó un carro á su material rodante; operación á que se da el nombre de *aguar las acciones (watering the stock)*. En un principio los gobiernos no hacían alto en la concesión de privilegios á las compañías empresarias, en la esperanza de que la competencia de otras líneas anularía la superioridad así adquirida; pero después, la reunión de los privilegiados llega á convertirse en un monstruo, en el monopolio de los transportes sobre una región entera, sin temor de competencia alguna. Esta tendencia á la fusión y la combinación de intereses antes antagonistas, ahora unidos en un mismo pensamiento de explotación del trabajo individual, gana terreno cada día. El capital se dirige al monopolio, y por el monopolio á la explotación del trabajo individual. Ejemplo de ello son también los grandes bazares y establecimientos comerciales como el de Whitely en Londres y el Bon-Marché en París, en donde se ofrece al público, al principio á precios bajos, una inmensa variedad de artículos, — bazares que ocasionan la quiebra de todos los pequeños comerciantes del mismo barrio, y que son muy

comunes también en grandes ciudades de la Unión americana.

Esta corriente ha causado alarma general entre las clases proletarias ó semiproletarias, que ven en ella una nueva máquina de superioridad y de opresión por las clases superiores, semejante á la de la organización feudal de los siglos medios. De esta situación ha surgido otro fenómeno no menos notable: la asociación y organización general, secreta en su origen, pública después de las clases obreras en los países civilizados, con el propósito de luchar contra las tendencias absorbentes de los capitalistas.

Principiaron por la asociación de los obreros de una misma fábrica, se extendieron después á los trabajadores en un mismo artículo en una ciudad, luego á una región entera, en seguida á toda una nación, y últimamente, salvando los límites de una nacionalidad empiezan á asumir el carácter de asociaciones internacionales. En Inglaterra y los Estados Unidos son conocidas con el nombre de *Trade Unions* (Unión de los trabajadores), en Alemania su funcionamiento conserva aún carácter secreto y suele confundírselas con el partido socialista, con el que parecen tener relaciones de afinidad en sus tendencias. En Francia y Bélgica se muestran frecuentamente en huelgas, que asumen á las veces el carácter de verdaderas sediciones, si bien ya no con ese programa temeroso que mostraron en 1848 y 1849. En fin, en los Estados Unidos las dos sociedades que han ostentado más fuerza de organización han sido las conocidas con los nombres

de *Grangers* (campesinos) y *the Knights of Labor* (caballeros del trabajo), cada una de las cuales ha llegado á contar más de un millón de afiliados.

La primera en antigüedad es la de los *Grangers*, cuya masa principal existe en los Estados del valle del Mississippi. Era en su origen una sociedad secreta, de organización masónica, destinada á dar protección á los intereses de los trabajadores agrícolas contra los grandes propietarios, los monopolistas, y últimamente contra las maquinaciones de los directores de los ferrocarriles. Fué fundada en 1867 por Mr. William Saunders, escocés de nacimiento, pero naturalizado en los Estados Unidos y empleado en la oficina de Agricultura de Wáshington. En 1868 parece fueron establecidas las diez primeras logias en Pensilvania, Nueva York, Ohio, Illinois y Minnessota: 39 lo fueron en 1869, 38 en 1870, 125 en 1871, 1,105 en 1872, 8,400 en 1873, y en 1874 se estimaba ya en 1.500,000 el número de afiliados. Entonces resolvieron dar publicidad á su organización y sus propósitos, entre los cuales son de notar los siguientes:

« Desarrollar y mejorar la condición del hombre y la de la mujer.

» Ensanchar la comodidad y el atractivo de los hogares de familia por medio de una mayor consagración al trabajo.

» Procurar la buena inteligencia y la mejor cooperación entre los asociados.

» Apresurar la llegada de mejores tiempos por medio de emulación en el trabajo, reducción de los gastos individuales y colectivos, comprando menos y produciendo más, diversificando los cultivos y sembrando menores extensiones, pero mejor cultivadas.

» Suprimir en lo posible el sistema de negocios á crédito, el de las hipotecas, la influencia de las modas y todo agente

que pueda, como éstos, conducir á la prodigalidad y la ruina.

» Reunirse, conversar, trabajar, comprar y vender en acción común cuanto se pueda en beneficio de todos.

» Evitar pleitos y someter las diferencias al arbitramento de miembros de la asociación: procurar mantener armonía, buena voluntad y fraternidad entre los asociados, y comprimir todo espíritu de rencor personal, local, nacional, toda rivalidad malsana y toda ambición egoísta ».

También hicieron las siguientes declaraciones:

« Para el interés de nuestros negocios deseamos que los productores y los consumidores, los agricultores y los manufactureros se coloquen en la más directa y amistosa relación, suprimiendo en todo lo posible los agentes intermediarios que tienen por objeto retener para sí una parte de los valores cambiados y disminuír, en consecuencia, nuestras remuneraciones.

» Consideramos necesaria para nuestros intereses la existencia de compañías transportadoras de toda clase que pongan á los compradores y vendedores en rápido y económico contacto.

» No somos enemigos de los ferrocarriles ni de las compañías de navegación, irrigación y cualesquiera otras dirigidas á hacer progresar nuestros negocios: ni profesamos ideas algunas de comunismo ó de enemistad á la propiedad territorial; pero sí somos opuestos á todo espíritu en el manejo de estas empresas dirigido á oprimir al pueblo y robarle una parte de sus legítimos provechos. No somos enemigos del capital, pero sí de la tiranía de los monopolios. Somos opuestos á salarios, intereses y ganancias excesivas.

» Sostendremos la causa de la educación para nosotros y nuestros hijos por todos los medios legítimos que estén á nuestro alcance, especialmente por medio de colegios agrícolas é industriales en que se dé enseñanza práctica de la agricultura, de la ciencia doméstica y de todas las artes que contribuyan al adorno y comodidad del hogar de la familia.

» Con placer esperamos que el espíritu de seccionalismo esté muerto y enterrado para siempre. En nuestra fraternidad agrícola no admitimos Norte ni Sur, Oriente ni Occidente, y todo miembro de la asociación tiene entera libertad para afiliarse en el partido político que concuerde mejor con sus opiniones. Profesamos el principio de que las diferencias de opinión ó de creencia no son un crimen: antes sostenemos que el progreso hacia la verdad se aligera por medio de esas diferencias: el único mal de ellas consiste en la acritud de las controversias.

» Últimamente, pero no como lo menos importante, proclamamos entre nuestros propósitos el de elevar la condición de la mujer, ensanchar la esfera de sus trabajos, y como prueba de ello le abrimos nuestras filas y la admitimos entre nuestros miembros activos ».

Pronto se pusieron en campaña los afiliados contra los abusos de las compañías de ferrocarril, logrando que las Asambleas de algunos Estados estableciesen los siguientes principios en la materia:

1.° Prohibición de cobrar fletes ó pasajes más altos que los anunciados en las tarifas. Obligación de publicar éstas con anticipación á su vigor, y obligación de indemnizar á los perjudicados en caso de cobrar precios distintos.

2.° Uniformidad de tarifas en proporción estricta de las distancias.

3.° Reducción de los precios de fletes y pasajes en proporción al aumento del tráfico, de suerte que el dividendo de los accionistas no sea en ningún caso desproporcionado con perjuicio del público.

Al efecto se establecieron comisiones permanentes encargadas de vigilar el cumplimiento de estos preceptos y de rebajar las tarifas, si las compañías se rehusasen á hacerlo por sí mismas.

Estas leyes originaron muchas contiendas judiciales, y á las veces los Tribunales dieron sentencias contrarias á su ejecución, por reputarlas opuestas á la Constitución nacional, cuando podían afectar los derechos de otros Estados atravesados por un mismo ferrocarril. Entonces el Congreso tomó á su cargo el asunto, y en ley expedida en 1887 dió principio á la tarea de proteger al pueblo de los Estados Unidos

contra los abusos de las compañías de ferrocarriles, en la forma siguiente:

1.° Creó una oficina permanente, de naturaleza semijudicial, semiadministrativa, denominada *Comisión del Comercio entre los Estados*, compuesta de cinco miembros, un secretario y los subalternos necesarios, con la misión de vigilar la manera cómo dichas compañías de ferrocarril y de vapores en los ríos y los lagos prestan sus servicios al público en el transporte de pasajeros y mercancías, de corregir los abusos que cometan y de perseguir á sus autores ante los tribunales de la Unión en caso de desobediencia á sus resoluciones.

2.° Estableció como punto de partida general que las compañías transportadoras tienen obligación de prestar sus servicios al público con perfecta igualdad, sin conceder á nadie rebajas ó descuentos en el precio de las tarifas ni dar preferencia en la transportación á ninguna localidad, compañía, efectos ó individuos, excepto la Nación, los Estados, las Municipalidades y los establecimientos de Caridad. Las tarifas de fletes y pasajes deben establecer tipos proporcionales á las distancias en cada línea, excepto en los casos justificados en que la comisión permita cobrar una pequeña adición en las menores distancias.

3.° Las compañías quedan sometidas al principio de que sus fletes y pasajes deben ser «razonables y justos», no arbitrarios.

4.° Implícitamente se establece el principio de que los privilegios exclusivos concedidos á las Compañías de ferrocarriles,—que sólo pueden justificarse en una

república por motivos de utilidad pública,—quedan restringidos en su ejercicio á lo que la utilidad pública requiera.

5.° Se prohiben las combinaciones entre diversas compañías para el efecto de excluír la competencia de unas con otras líneas ó para darse participación recíproca en los productos de los fletes y pasajes.

6.° Se prohibe toda combinación ó arreglo que produzca el efecto de interrumpir la continuidad de los transportes de un extremo á otro de cada línea, de donde puedan resultar demoras para los efectos.

7.° Se exige que las tarifas de fletes y pasajes estén constantemente fijadas á la vista del público en todas las estaciones. Ningún cambio de alza ó baja de las tarifas es exequible sino hasta diez días después de publicado en todas las estaciones y oficinas de las compañías.

8.° Se impone á todas las compañías de ferrocarril la obligación de dar periódicamente á la *Comisión de Comercio entre los Estados*, relación minuciosa de todas sus operaciones y valores, incluyendo el capital pagado, las deudas que gravitan sobre ella, la extensión de la línea, su material rodante, sus entradas y sus gastos, sus dividendos pasivos, su fondo de reserva, etc. La Comisión tiene derecho para examinar los libros, documentos, archivos, correspondencia, etc., de las Compañías siempre que lo juzgue necesario.

9.° Tiene también derecho la Comisión para examinar las quejas y reclamaciones que se intenten contra las Compañías por perjuicios indebidamente causados; para *recomendar* que se paguen las indemni-

zaciones que estime justas, y en caso de que la Compañía no se someta á esa recomendación, pueden la Comisión ó el interesado someter el asunto á la Corte de Equidad, la cual, oyendo brevemente á los interesados, decidirá de plano, verdad sabida y buena fe guardada, lo que estime justo; teniendo por comprobante suficiente, salvo que se aduzcan pruebas incontestables en contrario, el concepto de la Comisión.

10. Las violaciones de la ley están sujetas á penas, impuestas en unos casos por la Comisión, en otros por los Tribunales.

Esta ley tiene un carácter muy trascendental. Marca una tendencia manifiesta á poner á cargo del Gobierno federal el servicio de los ferrocarriles, á dar una nueva organización al Poder Judicial, y á extender la esfera de acción del Gobierno al campo reputado hasta ahora como del exclusivo dominio de la libre competencia y de la propiedad individual. Las disposiciones de ella son muestra de la influencia que en el Gobierno de las sociedades empieza á ejercer la organización extraoficial de los ciudadanos, sobre todo la de las clases proletarias. Dicha ley es obra de la acción de los *Grangers*, y lo particular es que ha sido recibida con aplauso universal, á pesar de la vaguedad, probablemente estudiada, de algunas de sus cláusulas y del alcance formidable de otras. La opinión general es que con ella mejorará notablemente la condición de los pequeños agricultores.

Los *Knights of Labor* principiaron su organización

en 1869 con un núcleo de ocho miembros presididos por un sastre de Filadelfia llamado Urías S. Stevens. Hasta entonces cada oficio ó profesión tenía su asociación especial, ordinariamente limitada á una ciudad, á un cantón ó á lo más á un Estado de pequeño territorio, como el de Massachussets, por ejemplo; lo cual reducía á muy poco ó á casi nada la influencia de los asociados; pero Stevens, advirtiéndolo, abrió las puertas á todos los trabajadores cualquiera que fuese su profesión ú oficio, y extendió sus límites á toda la Unión. En un principio la organización se mantuvo en el más profundo secreto, hasta que notándose en aquella ciudad que algunas marcas cabalísticas hechas con tierra blanca en cierto lugar coincidían con la aparición de miles de hombres en la plaza pública, se difundió alarma y temores de incendios y de comunismo. El clero católico había sido uno de los más fogosos enemigos de esa asociación secreta, contra la cual había predicado violentos sermones; pero habiendo los directores autorizado que no se ocultasen sus objetos y procedimientos en el secreto de la confesión, cesó la hostilidad, y al contrario, muchos sacerdotes de esa religión se mostraron ardientes amigos de ella. Al fin, en 1878 se resolvió hacerla pública. Se dice que en 1883 tenía 52,000 miembros, 71,000 en 1884, 111,000 en 1885, entre 300 y 500,000 en 1886, y en 1888 se cree que llegaba á 1.000,000. Tiene logias en todos los Estados de la Unión, principalmente en los del sur del Atlántico, cuenta entre sus miembros gran número de hombres y mujeres de raza de color, siempre muy adictos á esas asociaciones, y ha entrado en

amistosas relaciones con la de los *Grangers* ó campesinos.

El preámbulo, como ellos lo llaman, ó *Declaración de principios*, contiene los siguientes:

«El alarmante desarrollo y carácter agresivo de los grandes capitalistas y corporaciones, á no ser combatido, conduciría inevitablemente á la pauperización de las masas trabajadoras

»Si deseamos gozar por completo de las bendiciones de la vida, es preciso poner una valla á la acumulación injusta y al poder de hacer mal de las grandes acumulaciones de riqueza

»Este objeto sólo puede ser realizado por el esfuerza unido de los que obedecen el precepto divino de *ganar el pan con el sudor de la frente.*

»En consecuencia hemos formado la *Orden de los Caballeros del Trabajo*, con el objeto de organizar y dirigir el poder de las masas industriales, no con el carácter de partido político, porque es aún más que esto; pero debe tenerse presente, al ejercer el derecho de sufragio, que gran número de los objetos que nos proponemos, sólo puede ser obtenido por medio de leyes, y que, en consecuencia, es un deber de todos ayudar á sostener y nombrar con sus votos á los que prometan sostener esas medidas con independencia de los partidos políticos.

»Declaramos al mundo que nuestros propósitos son:

»I.—Hacer que la excelencia industrial y moral, no la mera riqueza, sea la verdadera medida de la grandeza de las naciones y de los individuos.

»II.—Asegurar á los trabajadores el perfecto goce de la riqueza creada por ellos; vacación en el trabajo por el tiempo suficiente para cultivar sus facultades intelectuales, morales y sociales; todos los beneficios, recreación y placer, de la asociación; en una palabra: habilitarlos para tomar participación en los honores y ganancias de una civilización progresiva.

»III.—Obtener de los Estados el establecimiento de *oficinas de estadística del trabajo humano*, á fin de llegar á un perfecto conocimiento del estado en que se encuentran la educación, la moralidad y las condiciones financieras de las masas trabajadoras.

»IV.—Conseguir que las tierras baldías, la herencia del pobre, sean reservadas á los ocupantes y cultivadores de ellas; que no se dé un acre más á los ferrocarriles y especuladores; y que todas las tierras hoy conservadas criales para mera especulación, sean gravadas con impuestos por todo su legítimo valor.

»V.—La derogatoria de las leyes que no pesan con igualdad sobre el trabajo y el capital, y la reforma de esos tecnicalismos, dilaciones y discriminaciones en la administración de justicia.

»VI.—La adopción de medidas protectoras de la salud y la seguridad de los que trabajan en las minas, manufacturas y construcciones industriales, y que consagren la responsabilidad de los empresarios en favor de sus obreros por daños recibidos en esos trabajos á causa de la falta de precauciones y protección necesarias.

»VII.—La expedición de leyes que obliguen á las Compañías á pagar sus trabajadores semanalmente, en moneda legítima; y que concedan á los mismos preferencia, en caso de quiebra por el valor de su trabajo y en todo el importe de sus salarios.

»VIII.—La abolición del sistema de contratos en las obras nacionales, municipales y de los Estados.

»IX.—La expedición de leyes que establezcan el sistema de arbitramento entre los empresarios de industria y sus obreros y hagan obligatoria la sentencia de los árbitros.

»X.—La prohibición de emplear niños de menos de quince años en las fábricas y en las minas.

»XI.—Prohibición de alquilar á empresas particulares el trabajo de los presidiarios.

»XII.—El establecimiento de impuesto directo gradual (*graduated*). (Tal vez quisieron decir *progresivo*).

»XIII.—La emisión de papel-moneda obligatorio, sin intervención de Banco Nacional ni de Bancos privados, y sin conceder á éstos derechos ni privilegio alguno.

»XIV.—La prohibición de introducir del Extranjero trabajadores contratados.

»XV.—La cesación de emitir documentos de crédito del Gobierno que ganen algún interés. Cuando ocurra alguna emergencia, que se emita el papel-moneda necesario para hacer frente á ella, pero siempre sin interés.

»XVI.—El establecimiento de cajas de ahorros en todas las administraciones de correos.

»XVII.—Que en virtud de su dominio eminente tome el Gobierno posesión, por compra, de todos los ferrocarriles, telégrafos y teléfonos; y que en lo sucesivo no se concedan prilegios para la ejecución de estas obras, sino que el Gobierno las construya por administración; á este efecto los *Caballeros del Trabajo* ofrecen sus servicios.

»XVIII.—Que se establezcan instituciones cooperativas dirigidas á suprimir el trabajo á jornal y reemplazarlo con el sistema cooperativo.

»XIX.—Procurar para ambos sexos igual paga por igual trabajo.

» XX. — Acortar las horas de trabajo del obrero por medio de una negativa universal á trabajar más de ocho horas en el día.

» XXI. — Decidir á los empresarios á someter á arbitramento todas las diferencias que se susciten con sus obreros, á fin de mantener y afianzar entre ellos vínculos de simpatía y hacer innecesarias las huelgas. »

Este programa, — en parte racional y legítimo, en parte socialista é inaceptable, — tal vez tomado sin discriminación suficiente del de los socialistas franceses de 1848 y de los socialistas alemanes del día presente, merece atención detenida, porque comprueba la modificación favorable que en las ideas extravagantes de las clases oprimidas en Europa han producido las instituciones libres de América; y porque será el punto de partida para el porvenir de ese movimiento organizado de las clases obreras, en la nueva lucha que se prepara entre las capas inferiores y las superiores de los países civilizados. Algunos de estos puntos pueden considerarse como victorias ya casi obtenidas: como el de la responsabilidad de dueños de fábricas y minas en favor de sus obreros por los daños causados á éstos por falta de precaución; el de obligar á los empresarios á velar por las condiciones higiénicas de sus fábricas y talleres; el de alejar los niños de los trabajos peligrosos y embrutecedores de las manufacturas y de las minas, á fin de preservar el perfecto desarrollo de sus facultades y prevenir la degeneración de la especie humana; el establecimiento del sistema de arbitramento entre empresarios y obreros. Estas ideas han empezado á tener consagración legal en Suiza, Francia, Inglaterra, Alemania y los Estados Unidos. La reducción de las horas de trabajo, — desde diez y seis

que era común á principios de este siglo, hasta diez, practicada hoy en la mayor parte de las fábricas de Inglaterra, Francia y los Estados Unidos, — tiene prospecto favorable de llegar hasta ocho. Hoy se siente circular en el ambiente de las ideas la máxima de la distribución de las horas del día, así: ocho para el sueño, ocho para el trabajo, ocho para el descanso, la lectura y la sociedad doméstica. Doce ó más horas de trabajo abruman el cuerpo, asfixian el alma, destruyen las relaciones de familia y conducen casi necesariamente á la embriaguez, como único paréntesis al suplicio de la vida real.

La rehabilitación del trabajo de la mujer, en todas partes considerado como inferior al del hombre, es otro pensamiento generoso y justo que, no tal vez la legislación, sino la evolución moral de los pueblos en prosperidad, está introduciendo en todas partes; pero aun falta mucho para llegar á la equidad verdadera. Es un título de honor para las clases obreras el haberlo hecho aparecer en el lema de sus banderas primero que en el programa de los legisladores y de los hombres de Estado. En la condición industrial de la mujer impera aún esa ley de hierro, todavía rodeada de defensores inconscientes, que sólo admite la superioridad de la fuerza brutal. Admitida al trabajo de los establecimientos comerciales, oí decir que en muchos de ellos se les impone la obligación de permanecer de pie, sin permitírseles tomar asiento, durante las diez ó doce horas de su servicio en los almacenes, en tanto que su salario es todavía muy inferior al del hombre. El gobierno federal las ha llamado al servicio de las ofi-

cinas públicas; en la educación de la infancia, en las escuelas, se las prefiere al hombre, á causa de su dulzura y suavidad con los niños y de sus facultades intelectuales más delicadas y penetrantes que las del hombre. Algunos colegios superiores han creado clases especialmente destinadas á ellas para la enseñanza de las ciencias físicas y matemáticas y aun para las de Jurisprudencia y Medicina, autorizándolas para optar á grados universitarios. Otros mantienen clases á que concurren los dos sexos, y se afirma que de esa circunstancia resulta un estímulo extraordinario y un adelantamiento mucho mayor. En algunos Estados, principalmente en los nuevos del Oeste, se les ha concedido la ciudadanía municipal, y aun recuerdo haber leído en los periódicos que en algún pueblo de Kansas el puesto de Alcalde y los de Consejeros Municipales, elegidos por el sufragio universal, estaban desempeñados por mujeres, á entera satisfacción de los habitantes.

La economía en la distribución de las tierras baldías reducida á los colonizadores con casa y labranza, puede decirse que es una institución ya conquistada.

La hostilidad á los Bancos privados y el reemplazo de la circulación metálica por la de papel-moneda no han sido admitidos en los Estados Unidos; pero han encontrado prosélitos en otros países de Hispano-América.

La organización de la Sociedad de los *Caballeros del Trabajo*, aparte de sus jefes locales en los pueblos, ciudades y Estados, es dirigida por un Gran Maestre

en toda la Unión, con facultades verdaderamente temerosas. Él puede en un momento dado ordenar la huelga de los trabajadores en cualquier ramo de industria en toda la Unión y paralizar así, no sólo la acción de los capitales, sino una multitud inesperada de resortes de la organización social. — Figúrese, por ejemplo, una huelga de los empleados de los ferrocarriles para suspender los movimientos de locomoción en todo el país ó tan sólo al rededor de una ciudad; la coerción que nacería de la huelga de los panaderos ó de los carniceros; ¡el retiro súbito de las amas de leche dejando abandonados los niños de pecho! Supóngase la policía de las ciudades comprometida también en una asociación de esta clase, ó que estas afiliaciones penetrasen en los ejércitos, como empieza á temerse que esté sucediendo en Alemania y en Austria, en donde el funcionamiento de ellas se mantiene secreto. ¡Calcúlense las consecuencias adonde podría llegar esta doble organización de los pueblos, gobernada la una por leyes conocidas, dirigida la otra en el misterio, y contando cada cual con fuerzas materiales que en un momento dado pueden aparecer formadas en línea en el campo enemigo!

Las clases obreras acumulan todos los días sus elementos de lucha. Pequeñas contribuciones semanales, probablemente proporcionales al salario de cada obrero, suman en esos grandes números cantidades nada despreciables. Diez centavos por semana y por cabeza en una asociación de 500,000 personas, producen $ 2.500,000 en un año : acumulación suficiente para sostener huelgas parciales en distintos lugares

durante una, dos ó tres semanas. Las diversas asociaciones cooperativas destinadas á objetos especiales, y dueñas también de grandes capitales, parecen ir entrando en alianza con la de carácter general, á la que auxilian en caso necesario; de suerte que el tesoro de ésta va tomando insensiblemente proporciones mucho más respetables.

Lo que da un carácter más serio á estas asociaciones es la organización, la centralización de ellas bajo un gobierno de duración permanente. En todo tiempo, desde la más remota antigüedad, han existido : la plebe de Roma se retiraba al Monte Aventino; la *Jacquerie* de los campesinos del centro de Francia anticipó cuatro siglos la lucha contra la nobleza y las escenas del terror en la revolución de 1793; la Santa Hermandad, originada primero en Aragón y extendida después á León y Castilla, en el siglo XIII atacó y arrasó mil quinientos castillos feudales; pero carecieron de organización permanente, y excepto la asociación española, siempre benéfica, y aun especialmente protegida por doña Isabel, la Católica, se lanzaron en desórdenes atroces que levantaron contra ellas la masa pacífica de los grandes intereses sociales. Las asociaciones obreras de América, formadas en medio de la libertad, bajo la egida del derecho público moderno, carecen ya de esos odios profundos y derivan su fuerza de la legalidad misma : así ellas proceden con moderación ejemplar, y en lugar de promover excesos locales, los restringen y combaten. Así organizadas á la luz del día, constituyen una nueva fuerza social, cuyos resultados favorables á la causa

de la civilización, pueden observarse en la *Liga de los Cereales* en Inglaterra; la Asociación nacional Irlandesa dirigida por Mr. Parnell, á la que un pueblo oprimido deberá su libertad sin necesidad de guerras destructoras, y en los Estados Unidos la de los *Grangers*, que ha podido medirse con el coloso de las Compañías de ferrocarriles. Falta saber á dónde conducirá la de los *Knights of Labor*, hasta ahora pacífica y ordenada en lo general.

Como todos los cuerpos dotados de vida, sus principios son débiles, vacilantes, á veces espasmódicos y expuestos á los vientos de reacción : con todo, poca visión al porvenir mostraría quien juzgase que de toda esa corriente no habrá de resultar una modificación profunda en la constitución de la sociedad moderna; quizás algún cataclismo, si, como se pretende en las viejas monarquías de Europa, se echasen vallas de violencia y arbitrariedad en medio de su camino, en lugar de dirigirlas, encauzarlas y hacerles justicia. Hasta hoy han carecido de jefes inteligentes capaces de adquirir prestigio sobre las multitudes; el día que aparezca á su frente uno de esos hombres audaces dotado de la intuición del porvenir, con genio suficiente para disciplinar y mover esas grandes masas, quizás se echará de ver que la organización actual de los gobiernos no está á la altura de la evolución realizada por el progreso industrial. El de la Unión Americana, reforzado por la triple barrera de la fuerte organización comunal de las ciudades y de los Estados, será uno de los que mejor puedan resistir esos grandes choques. Los de las monarquías cuya fuerza está concentrada

en una sola institución, y de ordinario en la sola ciudad capital, serán los más débiles ante el esfuerzo revolucionario. Las revoluciones triunfantes en París han dominado toda la Francia, é igual cosa podría suceder en Viena y en Berlín. No así en los Estados Unidos, en donde Wáshington es una ciudad de tercer orden apenas, en donde cada Estado tiene el poder de una nación entera, y cada una de sus grandes metrópolis elementos bastantes para sostener el orden social. La federación no es más que la aplicación á la política del gran principio de la división del trabajo, « la multiplicación de los centros », como dijo con mucha propiedad un pensador colombiano (1).

El peligro principal de las asociaciones obreras en aquel país, es su influencia sobre los partidos políticos. Ellas se han alejado hasta ahora prudentemente de toda conexión con éstos, temerosas, como es natural, de ser absorbidas y desnaturalizadas en otras corrientes; mas como pueden disponer de algunas centenas de miles de sufragantes, y en un caso dado pudieran decidir una elección importante, los directores de los partidos las miran con respeto y no se atreven á contrariarlas oculta ni abiertamente, antes bien procuran acomodarse en todo lo posible á sus tendencias, á fin de ganar sus simpatías. El demócrata con cuyas teorías parecen tener más afinidades, es el más inclinado á protegerlas; pero el republicano, convencido de que en las urnas pesan tanto los sufragios como las cajas fuertes, tampoco se atreve á entrar en franca liza con

(1) El señor Ricardo Vanegas.

ellas. Sólo el periodismo tiene la fuerza y la libertad suficientes para medirse con tan poderoso contendor, y ese cuarto poder constitucional que todos los días sale á ilustrar las conciencias, como el sol á iluminar los campos, ese poder que apoya su palanca en la razón humana, es el único freno que morigera y corrige las pasiones inclinadas á sacar de su camino de legalidad el pensamiento de los obreros.

Los *Trusts* ó asociaciones de los millones, encarnación de la idea Riqueza, y la Humanidad representada en las asociaciones obreras, parecen, pues, encontrarse frente á frente y prontos á entrar en lucha en los Estados Unidos : algunos espíritus, temerosos de las consecuencias del combate, quisieran impedirlo ó aplazarlo : con concesiones meticulosas los unos, con apelación á la fuerza los otros. En mi concepto, no hay combate posible : la mayor riqueza es el hombre mismo; la fuerza más fuerte es la razón ilustrada, y en donde ésta domine por la escuela primaria, por los estudios superiores, por el periodismo, por el telégrafo, por la libre discusión, por la tolerancia y la libertad, todas las resistencias se allanarán á su paso. El mundo marcha y el porvenir pertenece á la humanidad.

CAPÍTULO XLII

NUBES EN EL HORIZONTE (CONTINUACIÓN)

Las pensiones.—La *Lynch law*.—El divorcio.

Entre las diversas formas que asume la idea socialista, en el sentido apasionado de esta palabra—es decir, la idea de modificar la distribución de las riquezas por medios artificiales distintos del de la libre contratación del precio de los servicios—debe contarse la del sistema de pensiones pagadas del Tesoro público. El método natural, y quizás el único equitativo de retribución á los servicios, es el común de sueldos, salarios y precios de cambio previamente estipulados; los que una vez satisfechos ponen término al derecho á retribución, cuando el servicio no sigue prestándose.

Hay, sin embargo, casos en que la justicia exige una modificación á este principio. Si la prestación de un servicio ocasiona la muerte ó la invalidez absoluta al trabajador, éste ó sus inmediatos sucesores, las viudas ó los huérfanos del muerto, parecen acreedores á una indemnización que compense en algo la pérdida sufrida por ellos. Más aún: cuando interviene un con-

trato, tácito ó explícito, como el que existe en la profesión militar, que impone al empleado la obligación de prestar sus servicios por toda una vida—siempre que se le requiera para ello—es natural que el así obligado, sin poder disponer libremente de su persona, reciba alguna gratificación, aun cuando no esté en servicio activo. Este es el fundamento de la institución de las pensiones, que, como se comprende, tiene límites cimentados en principios de justicia.

Sin embargo, en algunos países, como en Colombia, por ejemplo, ha solido dársele una extensión desmesurada, hasta el punto de crearse entre las familias pensionadas una clase ociosa, acostumbrada á vivir del Tesoro público, para quien no existe esa relación imprescindible entre el trabajo y la remuneración: clase que, sostenida por otra de especuladores en este ramo, mantiene un asalto permanente sobre el Tesoro público, ó lo que es lo mismo, sobre el trabajo de la gente que paga las contribuciones públicas. En Colombia el capítulo de pensiones ha llegado á veces á más del 20 por 100 del producto de las rentas nacionales.

En los Estados Unidos sucede hoy otro tanto. El monto anual de ellas sube en 1888 á la increíble suma de $ 80.000,000 anuales, lo que da idea de 250 á 300,000 pensionados y un promedio de $ 300 á 400 anuales á cada uno, y todas, con rarísimas excepciones, proceden de servicios militares durante la guerra civil que terminó en 1865. Como durante los veinticinco años transcurridos no puede menos de haber muerto la mitad de los hombres que llevaron armas en esa contienda, ese guarismo tan crecido de pensionados

demuestra que no es solamente á los invalidados por heridas, ni á las viudas y huérfanos de los muertos á quienes se les paga, sino á otros muchos, escasos de títulos para reclamarlas. Más de mil millones han sido desembolsados con este objeto desde el fin de la guerra; y como todos los años se renueva el proyecto de darles efecto retroactivo, es decir, de hacerlas pagaderas, no sólo desde la fecha de su concesión, sino desde que se prestó el servicio—proyecto á que opuso su veto Mr. Cléveland, según creo recordar,—si ese pensamiento llegase á ser ley sería preciso contraer una nueva deuda de cerca de $ 700.000,000 más, para ese solo ítem. $ 80.000,000 es, con poca diferencia, una suma igual al gasto de 160,000 hombres en el ejército inglés ($ 83.000,000), y apenas 15 por 100 menor que el impendido en Alemania en el sostenimiento de un pie de fuerza de 492,000 hombres.

Un país en donde, sin trabajar, viven á expensas de sus conciudadanos, aparte de los miserables, 200,000 familias ó 1.000,000 de personas válidas para el trabajo; un pueblo en que á los impulsos del patriotismo desinteresado se sustituyen instintos mercenarios para fiar la defensa de sus leyes,—no es país que va en buen camino. El parasitismo es una clase fecunda como pocas y se trasmite por herencia fisiológica de padres á hijos. Cuando las contribuciones públicas se convierten en arma de partido para comprar el voto y la influencia de los pensionados, como se ve estar sucediendo allí, no se puede menos de pensar que ese es un punto oscuro en el horizonte.

LA LYNCH LAW

Otro punto oscuro es la práctica de la *Lynch law* en los Estados del Sur y del Sudoeste.

El origen de esta *institución* parece ser el siguiente:

Á fines del siglo pasado, cuando empezaba la colonización de los territorios entonces despoblados al oeste de los Apalaches, la situación de los primeros colonos debía de ser no poco difícil. Atacados con frecuencia por las tribus salvajes, á quienes iban á desposeer de la tranquila ocupación de sus bosques, expuestos á los actos de depredación de los reos prófugos, de los esclavos alzados y de los aventureros de las poblaciones del Atlántico refugiados en esas regiones, — su vida era un combate perpetuo, su única ley la del más fuerte, su noción de organización civil la necesidad de hacerse justicia por sí mismos. Forzosamente debía resultar después entre esas poblaciones, ya organizadas, algo de sus antiguas costumbres de vida semi-salvaje. En una aldea de la parte occidental de la Carolina del Sur, se dice que en momentos de recrudescencia de la criminalidad, que la justicia ordinaria no acertaba á corregir, los ciudadanos se reunieron y dieron poderes de legislador y de juez á un tal John Lynch, para extirparla.

Sectario insconsciente de Dracon, el dictador estableció juicios sumarios ante la Asamblea del pueblo— á cuya jurisdicción sometió á los criminales notorios y á los cogidos en flagrante delito, — caracterizados por el principio de que las sentencias dictadas se ejecutasen en el acto. La pena ordinaria era la de muer-

te. Mas á lo menos el reo era oído y confrontado con los testigos de la acusación. Pronto fueron restablecidas la seguridad y la tranquilidad que se buscaban, el nombre de Lynch se hizo famoso, y el ejemplo cundió en todas las colonias del Sudoeste con el carácter de institución permanente.

Los orígenes del nuevo Estado de California, formado por irrupciones de aventureros de diversas partes del mundo, atraídos por el fabuloso producto de los aluviones auríferos, condujeron á una situación todavía peor que la de los bosques de la Carolina del Sur. La pasión de la codicia, encendida por la fácil riqueza allí acumulada, se trasformó en robos y asesinatos diarios. La parte sana de los inmigrantes y la que, por buenos ó por malos medios, había formado una fortuna que necesitaba defender, se reunió en la plaza pública de San Francisco, organizó una *Comisión de Vigilancia* encargada de perseguir á los criminales por el sistema de Lynch, y á falta de jueces y tribunales, aun no establecidos por la ley, la población resolvió asumir en común la responsabilidad de los hechos que fuesen necesarios para fundar el respeto á la vida y á la propiedad. La comisión empezó, en efecto, sus labores con la actividad febril propia del carácter americano: ahorcó, sin exceso de formalidades, á los criminales más notorios, deportó á otros y restableció el orden. Prestó allí un servicio, pero revivió en el Sur de la Unión, en donde había leyes y autoridades bien establecidas, el funesto prestigio de procedimientos quizás disculpables en otra situación.

La aplicación de la *Lynch law* ha vuelto con furor,

no ya siquiera observando las exterioridades de un juicio, como se acostumbraba en un principio, sino sacando á los acusados de las cárceles con el empleo de hombres enmascarados, y asesinándolos miserablemente, sin más pruebas del delito que una supuesta notoriedad. Este procedimiento se emplea principalmente contra los sindicados de robo de ganados y bestias y de los ataques contra el pudor de mujeres blancas por hombres de color. Éstos, á su vez, empiezan á practicar represalias en donde quiera que se creen en mayoría, contra los blancos acusados de seducción á las mujeres de su raza; de suerte que la mezcla de las dos, fenómeno natural é inevitable en esos Estados, es una causa fecunda de asesinatos. Recientemente citó la prensa como un caso de generosidad y de justicia, el indulto decretado por el Gobernador de Virginia, en favor de dos negros sentenciados á trabajos forzados por el linchamiento del seductor blanco de una muchacha de color. El indulto se fundaba en la consideración de que el linchamiento de negros por la misma causa era frecuente y casi siempre quedaba impune, lo que exigía una compensación de impunidad en favor de éstos !

Á juzgar por las noticias de los periódicos de Nueva York, no siempre muy bien informados de lo que ocurre en los pueblos remotos de esos Estados del Sur y del Sudoeste, los casos de aplicación de la ley de *Lynch* no bajan de uno por día. Se comprende que ésta es una mancha que afea y deslustra la civilización y el progreso material de ese gran pueblo á los ojos del mundo civilizado.

Dos son las causas de este desencadenamiento de pasiones feroces. La primera, el desprecio formado por la vida de los negros, considerados durante la esclavitud como seres distintos de la especie humana. El rigor con que se les trataba, los duros castigos que se les imponía, la persecución á los prófugos con perros de presa; todos esos hechos formaron costumbres bárbaras cuyas consecuencias están sintiéndose aún.

La segunda es resultado, á mi ver, de la frecuente ocurrencia de la pena de muerte en los Códigos criminales de los Estados del Sur y aun quizás de la mayoría de los Estados. La horca ha sido un espectáculo frecuente, que ha engendrado la idea de no ser esa clase de muerte la ejecución de un crimen, sino un acto de justicia. El verbo *to hang* es familiar en la conversación y en el periodismo americano: el puñal, el veneno, son allí odiosos instrumentos de crimen; mas la horca es vocablo que asocia en la mente la idea del orden social y del imperio de la ley. Probablemente era americano aquel náufrago que, aportando á una playa desconocida, exclamó al encontrar en ella un ahorcado pendiente de un árbol: *¡Gracias á Dios que estoy en un país civilizado!* No he logrado ver estadística alguna relativa á la pena de muerte en los Estados Unidos, pero mi impresión es que se la impone con más frecuencia que en ningún otro país de Europa y América, y que en lugar de corregir las costumbres, ha disminuído el respeto á la vida humana, pues quizás tampoco hay otro pueblo en donde sea más frecuente la apelación al revólver en las desave-

nencias personales, y no tanto en las clases ignorantes cuanto en las de esfera superior.

No pretendo afirmar que sea exclusiva la confianza en la severidad de las penas como medio represivo de los delitos, la idea dominante en el país. Quizás no hay otro en donde puedan citarse tantas instituciones benéficas, dirigidas á inspirar ideas de benevolencia, de concordia y de amor entre los hombres. La educación universal; las casas de asilo para los niños huérfanos ó abandonados por sus padres; las de asistencia y protección á los jóvenes que principian la carrera del mundo; los hospitales y hospicios para inválidos; la costumbre de ofrecer paseos y diversiones á los muchachos que ejercen pequeñas industrias en las calles (limpia-botines, vendedores de periódicos, etc.); la de visitar las casas de los pobres, que practican con frecuencia las familias cristianas, dan testimonio, no sólo de altas virtudes, sino de que el problema social de la miseria y el abandono de las inferiores preocupa vivamente á las clases superiores. Lo que acaso falta en los legisladores es la noción filosófica de que la reacción es igual á la acción, que las leyes crueles endurecen los caracteres descaminados y que la suavidad de las penas atempera la ferocidad de los crímenes.

La pena de muerte ha sido abolida en algunos Estades nuevos del Noroeste: el de Nueva York ha reemplazado la horca con la electricidad; mas contra la ley del viejo Lynch no encuentro movimiento alguno notable en la opinión.

Tan sólo tengo conocimiento de un hecho notable

ocurrido recientemente en Birmingham (Estado de Alabama). Una asonada pretendía sacar de la prisión á un hombre de color acusado del asesinato de su esposa, para ahorcarle, por supuesto. El Alcalde, informado de esta pretensión, llamó al servicio una partida de milicia, intimó á los amotinados que se dispersaran, llenó las formalidades prescritas para tales casos, y no siendo obedecido, mandó hacer fuego. Doce muertos y treinta ó cuarenta heridos quedaron en el campo. Por primera vez fué respetada la ley, al doloroso precio de varias vidas; pero puede dudarse mucho de que este ejemplo de valor y severidad en el cumplimiento del deber por parte de la autoridad, sea imitado, y aun más, de que ejerza influencia moral sobre las ideas populares. El terror no es buen camino para conducir los cerebros á la razón: con más frecuencia induce en extravíos. Quizás sí, la resonancia del hecho obligue á meditar sobre la gravedad de ese espíritu de impaciencia, de desprecio por los tribunales y de violación del mandamiento de respetar la vida humana, que la religión, la moral y la ley civil consagran. Á mis ojos la práctica de la ley de Lynch es un mero asesinato, y la impunidad de que goza y la frialdad con que se la contempla, forman una de las más feas manchas de la democracia americana, una semilla de desobediencia á la ley y una prueba de que la organización del Poder Judicial en los Estados del Sur no está á la altura de lo que su elevada misión exige.

EL DIVORCIO

La frecuencia de los divorcios ha sido considerada

como otro de los puntos débiles en la constitución de la sociedad civil en Norte América. Como el divorcio trae consigo en gran número de casos la disolución de la familia,—y ésta es el primer núcleo de cuya agregación se forman en seguida los grupos sociológicos superiores, — la solidez ó debilidad de los vínculos de familia puede ser considerada por algunos como una muestra de la solidez ó debilidad de la agrupación nacional. Bajo éste, como bajo otros varios puntos de vista, el análisis de la estadística matrimonial ofrece motivo á la más detenida meditación. En esta materia, pues, la nueva sociedad formada en los Estados Unidos presenta un hecho importante: el de frecuencia creciente en la disolución de la sociedad marital.

Una sección de la Oficina del Trabajo nacional de Wáshington ha publicado recientemente, con relación á este punto, un estudio estadístico interesantísimo referente á los veinte años corridos de 1867 á 1886.

De los extractos de ese documento publicados por los diarios americanos tomo los datos siguientes:

Número de divorcios decretados en los veinte años. 328,716

Es decir, un término medio anual de 16,435.

Pero el primero y el último de los años á que se refiere la estadística presentan un movimiento de aumento en los divorcios, muy considerable.

En 1867 sólo hubo 9,937

En 1886 había subido el número á. . . . 25,536

Lo que quiere decir que había aumentado un 157 por 100 en veinte años.

Entre tanto, el aumento de población en el mismo

tiempo sólo había sido de 69 por 100; de suerte que la ocurrencia de ruptura de los lazos matrimoniales, teniendo en cuenta el aumento de número de los matrimonios, siempre era, en 1886, un 90 por 100 mayor que en 1867.

Ese guarismo es, verdaderamente, extraordinario.

En 1886 el número de ellos concedido en toda Europa, con una población cinco veces mayor que la de los Estados Unidos, fué tan sólo de 22,080. Sea, pues, la frecuencia del naufragio de la vida conyugal cerca de siete veces mayor allí que en el continente europeo. Se cree generalmente que Francia es el país más abierto á la relajación de las costumbres tradicionales; pues bien: en Francia, cuya población alcanza á un 60 por 100 de la de la Unión Americana, los divorcios en 1886 sólo subieron á 6,211. Por tanto, la frecuencia del divorcio, en proporción á los números respectivos de los habitantes, fué tres veces mayor en los Estados Unidos. La población de Francia llegaba á 38.000,000.

En Alemania, en el mismo año, fueron (con cuarenta y ocho millones de habitantes).	6,078
En Suiza (con menos de 3.000,000)	899
En Austria (con 38.000,000).	763
En Inglaterra (con 36.000,000)	475
En Italia (con 28.000.000).	418
En Bélgica (con 5.600,000)	354

No obstante, en Europa se siente también en esta materia un movimiento ascensional muy notable de veinte años á esta parte.

Como se sabe, el catolicismo ha prohibido el divor-

cio de un modo absoluto; pero las religiones protestantes y la griega, iguales, con levísima diferencia, en el número de prosélitos á la primera, lo admiten. Sin embargo, es en Francia, país católico, en donde se cuenta el número mayor de divorcios en toda Europa.

La progresión en los Estados Unidos ha seguido la marcha siguiente en el período á que se refieren las estadísticas.

		Aumento.
Quinquenio de 1867 á 1871.	53,574	....
— de 1872 á 1876.	68,547	27,9 por 100
— de 1877 á 1881.	89,284	30,3 —
— de 1882 á 1886.	117,311	31,4 —

Hasta aquí son puramente aterradores los guarismos. Pasando á investigar las causas determinantes, se encontrarán hechos que deberán llamar no menos seriamente la atención. Las principales son cinco:

	Del marido.	De la mujer.	Total.
Deserción del hogar doméstico. . .	75,119	51,438	126,557
Adulterio	29,480	38,156	67,836
Tratamientos crueles	45,419	6,101	51,520
Embriaguez habitual..	12,411	1,432	13,843
Ausencia de contribución para los gastos domésticos.	7,948	.....	7,948
Las cinco causas anteriores ó algunas de ellas reunidas.	32,517	7,646	40,163
Otros motivos (incompatibilidad de caracteres, enfermedad contagiosa, locura, etc).	13,183	7,866	21,049
Totales.	216,077	112,639	328,716

Se ha alegado siempre que la indisolubilidad del matrimonio es una institución dirigida á proteger la parte más débil en esta asociación: la mujer, contra la insconstancia caprichosa del hombre. En Norte América la experiencia demuestra lo contrario. Es la

mujer quien principalmente hace uso del divorcio contra las desgracias de la vida conyugal. De 328,000 casos de divorcio decretados por los Tribunales, las dos terceras partes (216,077) han sido pedidos por las mujeres: para remediar el abandono total ó la incapacidad de proveer á la subsistencia del hogar por parte del marido; para defender su vida, libertándose de crueles tratamientos, ó para sacudir la ignominia de la vida común con ebrios consuetudinarios ó esposos infieles.

Á la verdad, no se podría hacer cargo alguno á una mujer abandonada á soledad y miseria por el marido, de buscar en la disolución del matrimonio alguna esperanza de volver á ser feliz; ni consideración alguna de justicia humana pudiera alegarse para condenar por toda la vida al tormento, á un ser cuyo único delito es la virtud, mientras el cónyuge culpable se ha abierto con el pecado las puertas de la libertad.

No sé si en los Estados Unidos se habrá hecho (indudablemente debe de habérsela hecho) la observación de la coincidencia entre el número de extranjeros inmigrantes y el número de divorcios ocurrido en cada Estado. Yo encuentro la siguiente:

Estados.	Número de divorcios.	Número de extranjeros inmigrados. Censo de 1880.
Illinois	36,072	583,576
Ohio	26,367	394,943
Indiana	25,193	144,178
Michigan	18,443	388,508
Iowa	16,554	261,650
Pasan	122,629	1.772,855

Vienen . . .	122,629	1.772,855
Pensilvania	16,020	587,829
Nueva Yorck	15,365	1.211,379 (1)
Missouri	15,278	211,578
California.	12,118	292,874
Tejas.	11,472	114,616
Visconsin.	9,988	405,425
Massachussets	9,853	443,491
Connecticut.	8,542	129,992
Kansas.	7,191	110,086
	228,456	5.280,125

Esta proporción de extranjeros recién inmigrados ha aumentado considerablemente en los años de 1880 á 1886. Es, pues, una conjetura que no carece de verosimilitud la de atribuir una parte principal de los divorcios al elemento inmigrante; pero sobre este particular no dan luz alguna los pocos extractos que he tenido á la vista; sólo sí, la de que esta epidemia ha cundido también durante los últimos años en los Estados del Sur, que casi no reciben inmigración, tanto ó más que en los del Norte. Así, por ejemplo, los divorcios han sido:

En Tejas	11,472
En Kentucky	10,248
En Tennessee	9,625
En Arkansas	6,041
En Alabama.	5,204
Mississippi	5,046

Estos seis Estados, cuya población en 1880 alcan-

(1) En este Estado no se autoriza el divorcio sino por adulterio de cualquiera de los cónyuges.

zaba á 8.000,000, ó la sexta parte de toda la Unión, tuvieron 47,000 casos de divorcio, equivalentes á la séptima de los ocurridos en ella, en veinte años. Es de suponer que el elemento africano, expuesto á más vicisitudes que el blanco, ha debido de tener no poca influencia en esos números.

Las causas de disolución de los matrimonios varian entre las ciudades y los campos. En las primeras prevalece la de adulterio de la mujer; indudablemente efecto del lujo, la ociosidad y la ligereza de las costumbres; en los segundos la deserción del lecho conyugal por el hombre y los tratamientos crueles; ambas causas determinadas, según toda probabilidad, por las frecuentes emigraciones de la población agrícola y de los inmigrantes extranjeros hacia las regiones del Noroeste, no menos que por la ausencia de cultura intelectual y moral entre esas enérgicas pero groseras multitudes. Así, Nueva York encabeza los casos de adulterio, con 13,979, seguido por Illinois, en donde Chicago, otro gran foco del mismo vicio, — ostenta 7,263 á la par que 6,521 por malos tratamientos.

Es un caso curioso que en Massachussets, el Estado de más refinada cultura en toda la Unión, ocurrieron 720 divorcios pedidos por los maridos para libertarse del trato cruel de sus esposas.

La embriagez de los maridos domina como causa de separación en los de Illinois (2,979 casos), Ohio (2,039), Iowa (1,260), todos ellos receptáculos principales de inmigrantes. En Rhode-Island y Pensilvania ocurrió el mayor número de casos de embriaguez permanente entre las mujeres. Es digno de mención

que en los Estados de Maine, New Hampshire, Vermont, New Jersey y Virginia no ocurrió caso alguno motivado por embriaguez; siendo de notar que en los tres primeros rige el sistema de prohibición absoluta de vender licores ó bebidas embriagantes.

Los Estados en que el matrimonio se disuelve no ya por una, sino por todas las causas imaginables á un tiempo: por adulterio, embriaguez, abandono y malos tratamientos; es decir, aquellos en donde el naufragio de la felicidad conyugal es más completo, son: Indiana, Michigan y Connecticut, en donde aparecieron respectivamente, 7,554, —4,116 y 4,088 muestras de esta múltiple lista de miserias.

Los maridos de Indiana, Arkansas y Michigan no gozan de excelente reputación en punto á generosidad para con sus mujeres. Éstas se vieron obligadas á pedir divorcio, por falta de provisión de dinero para hacer mercado, en 1,549 casos en el primero, 1,379 en el segundo y 1,366 en el tercero. Esta causa de ruptura no tiene acción contra la mujer. El americano profesa el principio invariable de que sólo el marido tiene obligación de proveer á los gastos del matrimonio. No sucedería lo mismo en Francia, en donde la dote es condición indispensable para los candidatos maritales, y en donde la participación en los gastos es recíproca.

Se juzgó en un principio que la multiplicación de los divorcios en algunos Estados dependía de que la facilidad para obtenerlos, atraía matrimonios de otras partes en busca de ruptura de sus vínculos. Un estudio más detenido ha hecho ver que no es así, pues es

insignificante el número de divorcios de matrimonios contraídos fuera del Estado.

En Chicago se ha averiguado qué suerte toca á las mujeres divorciadas en esa ciudad, y se ha encontrado la siguiente distribución:

Un 75 por 100 vuelve á casarse pronto.

Un 10 por 100 encuentra alguna dificultad, pero desea repetir el sacramento.

Un 10 por 100 toma caminos extraviados.

Un 5 por 100 renuncia decididamente al matrimonio.

Por supuesto que Chicago no puede tomarse, á este respecto, como indicación segura de lo que sucede en el resto del país.

La progresión en la costumbre del divorcio, en los dos períodos de diez años á que se refieren las estadísticas, da los siguientes resultados por divisiones geográficas:

ESTADOS DEL SUDOESTE

Aumento de la segunda década sobre la primera.

Tejas	310,7	por 100
Arkansas	229	
Alabama	222,7	—
Mississippi	209,4	—
Tennessee	85,6	—
Missouri	77,7	—
Kentucky	58,2	—

ESTADOS DEL OESTE

Kansas	156,4	por 100
Iowa	60,9	—
Ohio	55	
Illinois	51,9	—
Indiana	32,6	—

ESTADOS DEL NOROESTE

Visconsin	102
Michigan	87,2 por 100
Minnessota	18
Dakota	17,8 por 100

ESTADOS DEL PACÍFICO

California	115,4 por 100
Nevada	18,9 —

ESTADOS DEL ATLÁNTICO (CENTRALES)

Pensilvania	47,1 por 100
Nueva York	20

ESTADOS DE NUEVA INGLATERRA

New Hampshire	54,8 por 100
Massachusetts	32,9 —
Rhode Island	26,7 —

ESTADOS DEL SUR (DEL ATLÁNTICO)

Virginia, Carolina del Norte y Georgia, aumento de	18 á 19 por 100

Únicos Estados en que hubo disminución en los divorcios:

Maine de	8,3 por 100
Connecticut	16
Vermont	17,8 —
Delaware	64

La publicación de estas estadísticas causó alarma en los buenos círculos sociales. Este estado de comparativa debilidad en el vínculo del matrimonio y en la solidez de la familia, se atribuyó por algunos pensadores á las siguientes agencias:

La facilidad con que la ley civil y las de procedimiento permiten el divorcio.

La falta de solemnidad en la celebración de los matrimonios.

La relajación en el influjo de las creencias religiosas.

La admisión de causas de divorcio distintas de la de adulterio, única autorizada por el Evangelio.

En consecuencia, los obispos, teólogos distinguidos y juristas de los Estados Unidos, á quienes los periódicos han pedido su concepto acerca de los remedios de posible aplicación á este mal, han juzgado, algo de prisa, que la materia de matrimonio y divorcio debiera retirarse de la competencia de los Estados, adscribirla al Congreso, y expedir una ley obligatoria en toda la Unión, por la cual se procure rodear de más solemnidad la celebración del uno y se opongan todas las trabas posibles á la consecución del otro. Algunos son de parecer que no se permita á los divorciados la entrada á nuevos enlaces durante la vida del otro cónyuge.

Los hombres más versados en la política y en la ciencia de la legislación juzgan peligrosa esa reforma constitucional, dirigida á recargar las atribuciones y ensanchar las facultades del Congreso; difícil dictar una sola legislación para tan diversas condiciones de civilización, costumbres, necesidades, climas y razas como encierra el vasto territorio de la Unión, y se inclinan á pensar que la frecuente disolución de los matrimonios es un accidente pasajero que, como las epidemias, las modas y la irregularidad de las estaciones, son de ocurrencia inevitable en el campo de la física como en el de la moral; pero que será de corta duración, porque el mundo moral está dominado también

por una ley invencible de gravitación hacia el orden.

¡Cosa rara! Con unanimidad sorprendente las mujeres consultadas han sido de concepto que el divorcio debe ser conservado, como el único freno contra los abusos del matrimonio, como el único agente moralizador de la vida conyugal.

La historia del divorcio puede explicar en parte la situación actual.

Los países cristianos adoptaron la monogamia como carácter principal del matrimonio, y procuraron afirmar el vínculo por medio de las sanciones religiosa, civil y moral á un mismo tiempo. El divorcio y aun el repudio, aunque admitidos en la práctica de los primeros siglos del Cristianismo, como un resto del período pagano, fueron al fin proscritos por la iglesia Católica, y la indisolubilidad del vínculo fué la idea dominante grabada en los cerebros durante algunos siglos.

Durante tres siglos la ley canónica dominó en esta materia, y en ellos se vigorizó la idea de que el vínculo matrimonial sólo por la muerte podía ser disuelto. El divorcio por adulterio admitido por las religiones griega y protestante, eran tan difícil de obtener, que en rarísimas ocasiones podía verse un ejemplo de su existencia. El mundo occidental plegó, pues, la mente á la ley de indisolubilidad, si no en los hechos, á lo menos en la teoría.

Federico II, el Grande, fué el primer legislador que abrió las puertas á la reforma, en el entonces pequeño reino de Prusia. La revolución francesa siguió después el mismo camino, no sólo en Francia, sino en Bélgica, Holanda, Italia, España y provincias del Rhin some-

tidas al imperio napoleónico. En los Estados Unidos principió con lentitud, concedido al principio por las Asambleas de los Estados, en ejercicio de su poder soberano, luego por tribunales especiales creados al efecto, y al fin por la justicia ordinaria. En Inglaterra, en donde el Parlamento solía concederlo, apenas hasta 1837 no fué recibido, para ser dispensado por un solo Tribunal en todo el reino, únicamente accesible á persona de gran riqueza, capaces de soportar ingentes gastos. En Francia, dominada en un tiempo por la revolución francesa, la reacción del pasado que vino en pos de Waterloo, lo suprimió de sus códigos; pero fué restablecido después de la tercera proclamación de la República.

En los Estados Unidos fué extendiéndose poco á poco el número de causas que daban origen á la separación. La primera introducida en el presente siglo fué la de abandono del hogar doméstico en un lapso de cinco años, reducido más tarde á tres y aun á dos; siguióle la de condenación á trabajos forzados por vida, la cual, considerada como muerte civil, producía *ipso facto* el divorcio; los tratamientos crueles y la embriaguez consuetudinaria, más tarde; el no cumplimiento del deber de sostener á la esposa y á los hijos, en seguida; el consentimiento recíproco, al fin. Desde luego con variaciones más ó menos sustanciales en la legislación de los diversos Estados : los del Noroeste y del Pacífico, enteramente nuevos, menos dominados por la tradición, fueron los más avanzados; los de Nueva Inglaterra, los más prudentes; los Estados centrales, los más vacilantes; los del Sur, los

más conservadores. Todos, sin embargo, han entrado en el mismo camino y casi con la misma decisión.

Aunque las revelaciones de la estadística oficial han levantado un grito de alarma y de reacción conservadora, no parece que se vuelva atrás en esta reforma de la institución matrimonial.

En el divorcio hay dos faces distintas. Una, la desavenencia irremediable entre los esposos : otra, la libertad ó la prohibición de contraer nuevo enlace cuando se ha reconocido judicialmente el hecho de la separación. La primera es la parte esencial, y está fuera del alcance del legislador, el cual no puede obligar á amarse á dos seres que se aborrecen, ni restituir al infiel la fidelidad perdida, ni convertir en esposo tierno al hombre brutal dominado per el egoísmo y la cólera en sus relaciones con un ser débil. En consecuencia, los códigos de diversos países, y tanto la religión protestante como la católica, han admitido la necesidad de la separación, con el nombre de *divorcio* la primera, con el de *separación de los cuerpos* la segunda. En este último caso, el Catolicismo ha prohibido la contratación de nuevos vínculos, estableciendo la teoría de que aunque separados los cuerpos, siguen unidas las almas : en otros términos, declarando que el matrimonio, aunque disuelto, es indisoluble.

De esta contradicción entre los preceptos de las dos religiones ha surgido la primera dificultad para la legislación en la materia; pero el legislador puede dejar en libertad á los esposos separados para contraer ó no nuevas nupcias, según su conciencia religiosa, pues la libertad no impone la obligación de contraer-

las. La cuestión queda reducida á la conveniencia ó inconveniencia de permitir los nuevos vínculos.

Si en esta materia se oyese la opinión de los directamente interesados, no habría cuestión : la casi unanimidad de éstos los contraen cuando les es permitido. Sin embargo, es preciso considerar también las influencias que sobre la sociedad en general pueda tener esta solución. ¿Es perjudicial á la sociedad la repetición de las nupcias en los esposos divorciados?

Á mi entender, la respuesta no es difícil. — Si el matrimonio es una institución útil, no debe restringírsela. — Si es necesaria para la felicidad de la especie humana, la prohibición es imposible. Por sobre todas las vallas imaginables el hombre obedecerá de preferencia la primera de todas las leyes : la de buscar su felicidad; á la vista del público, si fuese permitido; en secreto, si no le estuviese. Esta es la realidad.

Si los nuevos enlaces fuesen mal mirados, peor es el ejemplo de los matrimonios desavenidos. Mejor protección recibirán los hijos de una segunda esposa legítima que de relaciones ilícitas ó vergonzosas á que conduce ordinariamente lo prohibición. Si se quiere evitar un mal, el verdadero mal consiste en la corrupción de las costumbres, y éstas son las que debieran ser corregidas. La indisolubilidad obliga á los caracteres leales á vivir unidos con el cónyuge criminal; los que no profesan respeto por la sanción legal, buscan la felicidad á su modo.

La indisolubilidad no mejora el carácter de los esposos ; pero el divorcio sí puede lograrlo á las veces. La unión perpetua es una pena para el cónyuge ino-

cente, y no es un correctivo ni un obstáculo para el esposo criminal.

Mantener ligada una víctima al costado de un victimario, vale tanto como mantener el cuerpo de un sano atado á un cadáver en descomposición.

Corríjanse las costumbres; destrúyase el vicio de la embriaguez; persígase el lujo; infúndanse ideas de honor y fidelidad en las relaciones sociales; ejérzase sanción sobre los matrimonios mercenarios; désele tiempo al proletario para gustar del descanso de la sociedad doméstica; investíguese el arte verdadero de enseñar la moral, la moral práctica, la higiene del alma: entonces el matrimonio será indisoluble por su propio encanto; pero mientras subsistan los vicios sociales de una civilización incompleta, es inútil pensar en sujetar con las leyes lo que está disuelto por las enfermedades sociales.

Á mi ver, la recrudescencia del divorcio en los tiempos actuales se debe en gran parte á la revolución introducida en las condiciones de la vida humana por el vapor, por las grandes emigraciones y por el aflojamiento general de las ligaduras políticas, religiosas é industriales que la evolución del siglo XIX ha traído consigo.

Fijémonos en un hecho : las facilidades de locomoción en los ferrocarriles y los vapores.

El hombre, antes encerrado dentro de los estrechos límites de pequeñas aldeas, y siempre vigilado desde el campanario de la parroquia, ve ensancharse á su rededor los horizontes de la vida, entra en contacto con otros hombres, otras costumbres, otras sociedades ; puede alejarse á otras tierras, contraer nuevas rela-

ciones, variar por completo de género de existencia. Su hogar, antes el todo, ahora es una parte muy pequeña del mundo. La posibilidad de cambiar de escena, de sensaciones y esperanzas, lo preocupa. El campesino que ha conocido la vida de la ciudad, su mejor habitación, sus trabajos menos rudos, los más altos salarios, la alimentación más variada, los teatros, las escenas de las calles, — difícilmente podrá volver á la soledad del campo, á la monotonía de su existencia, á sus tristes rencillas y duras faenas. Otro tanto sucederá á la mujer, emancipada en la ciudad de la condición semiesclava de los trabajos campestres, y más fácilmente seducida por los halagos de una cultura superior. De ese cambio de escenas, al cambio de los sentimientos íntimos, sólo hay un paso, que conduce ó la ruptura de vínculos impuestos por la férrea ley de la necesidad inevitable.

La revolución súbita producida en las condiciones de la vida por la construcción de esa asombrosa red de ferrocarriles en los Estados Unidos, de 1850 á 1880, no debe de haber tenido poca parte en la explosión del deseo del divorcio ocurrida en los últimos veinte años.

Otro tanto ha debido suceder entre los 16.000,000 de inmigrantes llegados á las playas americanas. Siervos de la gleba, ó poco menos, en Inglaterra, Irlanda, Alemania y los países escandinavos : ciudadanos libres, propietarios territoriales en su nueva patria, al sentirse nacer á nueva vida, era muy fácil que también se sintiesen dispuestos á romper los vínculos que los ligaban á su existencia anterior. La vida

con otras razas, otras leyes y otras costumbres ha debido engendrar en la sociedad americana una ebullición violenta, cambios de ideas, nuevas relaciones de asociación. Dentro de esa atmósfera social conmovida por tantos ciclones y corrientes opuestas, más de un hogar ha debido zozobrar, más de una familia ser regada á los cuatro vientos. La antigua institución del matrimonio indisoluble ha tenido que ser conmovida desde su base. El cambio de impresiones en el mundo exterior ha debido ser acompañado de otros cambios en los sentimientos interiores del hombre. Los ferrocarriles, la facilidad de locomoción, el comercio con otros hombres, el contacto de otras ideas, han sido, son y serán agentes de modificaciones más profundas que la revolución francesa de 89; delante de la cual otro mundo político va apareciendo también, aun en los países más estacionarios. Política, legislación, industria, religiones, todo tiene que seguir el movimiento iniciado en las leyes de la física social.

Me inclino á pensar que el divorcio será un correctivo útil para el matrimonio, tanto para dar más seriedad á la elección de los cónyuges, como para regularizar las relaciones de la vida conyugal, y que lo que hoy se teme como una fuente de instabilidad en la familia, vendrá á ser una condición de permanencia andando los tiempos. Las acciones y reacciones de las fuerzas de la naturaleza son las más fecundas. Para suprimir la oscuridad de la noche no hay necesidad de pensar en detener la marcha del sol. Tras de las tinieblas viene la luz.

CAPÍTULO XLIII

IMPRESIONES FINALES

Poder limitado del Gobierno — Aseo universal — Rasgos fisionómicos del pueblo, en particular del americano *pur sang* — ¿Á dónde camina esa Nación? — Le sobra amor al dinero — Debiera cultivar más su carácter moral.

— ¿Qué es lo que más ha llamado su atención en nuestro país? — me preguntaba en Wáshington un distinguido americano.

Sin vacilar le contesté :

— Que las cosas parecen marchar aquí por sí solas, sin intervención de la autoridad pública. Acabo de atravesar el territorio de once Estados, en una línea de ochocientas leguas, sin tropezarme para nada con ningún alcalde, ni ninguna escolta, ni comisario, ni cobrador de peajes, y sin oír una corneta ni un tambor.

Sonrióse mi interrogador con la punta de los labios, y volviendo á mirar á otro personaje á su lado, con la mayor naturalidad, sin el menor acento de ironía, continuó :

— Sí, es cierto. Pero parece que en su país también sucede lo mismo : ¿no es así?

Miréle fijamente, y encontrándole otra vez seria y grave la fisonomía :

— No exactamente lo mismo, pero...

Hubiera querido estar á mil leguas de distancia.

En efecto. Todo se mueve automáticamente en ese país, y en ninguna parte ve uno señales de gobierno ó de autoridad. El espionaje y la intervención de la policía en todo, son insoportables, á veces, en Francia. En España la guardia civil, los cobradores de derechos de consumos á la entrada de las ciudades, la infantería, caballería y artillería, le acompañan á uno á donde quiera. En Alemania, lo primero que se encuentra en las estaciones de lòs caminos de hierro es una figura estereotipada de casco reluciente, gran levitón abrochado con botones amarillos, sable arrastrando sobre una ruedecilla y bigotazos disformes. En los Estados Unidos no se ve el gobierno por parte alguna; pero se comprende que existe, porque todo está en orden.

El aseo es otro distintivo. Cuellos y puños blanquísimos, botines perfectamente lustrosos, la ropa bien cepillada, el sombrero enteramente nuevo, la barba acabada de afeitar, el cabello bien peinado, son cosas que observa uno en la gente que encuentra en las calles y plazas. Los coches perfectamente limpios, los anillos y hebillas de los arneses relucientes, los vidrios bien frotados, los caballos gordos, lisos, acabados de salir del paso de la bruza y la almohaza. Las paredes de las casas recién blanqueadas, fresco el color de las puertas y ventanas, barridas dos ó tres veces al día las aceras y las calles. Los muebles, las cortinas y las alfombras de las casas sacudidos ó acepillados todos los días; las camas perfectamente asea-

das, mudadas las sábanas y las fundas de las almohadas todos los días ó tres veces por semana. Agua fría y caliente, en las piezas de los hoteles; baños en todas las casas y á veces en todas las habitaciones. Pareciera que acaba de salir de ellos la gente que encuentra uno en los comedores.

Á las veces se tropieza, principalmente en los pueblos pequeños, con sombreros á la Bolívar, casacas de punta de diamante, cuellos de cordero pascual y botines con suelas de dos pulgadas de espesor, pero siempre acepillados y limpios. De las mujeres no se hable: todas parecen esposas del Ministro inglés; excepto que la expresión de la fisonomía no es desdeñosa, ni los labios parecen estar pronunciando la palabra *shocking*. Sólo en Holanda se encuentra un gusto igual ó superior por el aseo, y eso explica tal vez la predilección particular del americano por el pueblo holandés. Ser de este origen es casi un título de nobleza en Nueva York, pero de todos modos es una recomendación.

—¿De qué parte de los Estados Unidos le parece á usted que soy yo?—me preguntaba en España una señorita americana.

—De Boston, por supuesto, le contesté, creyendo dejarla complacida.

—No, señor; soy neoyorkina, me replicó; pero, ¿no le parece á usted que mi corte de cara es holandés?

En efecto; tenía la cara redonda, finísimo el cutis, la nariz algo roma, las mejillas prominentes y sonrosadas y la fisonomía plácida y tranquila como las que se encuentran en los cuadros de Rembrandt.

Difícil es dar una idea de la fisonomía dominante en el americano, á causa de la variedad de tipos producida por la inmigración extranjera. Serio y adusto el inglés, como escoltado por dos buques de guerra; bravo y de mal humor el irlandés, reconocible en la prolongación de la parte inferior de la cara, desde la base de la nariz hasta la punta de la barba; voluble, atento y desembarazado en los movimientos el francés; de alta estatura, cabello castaño ó rubio, fornido, con anteojos frecuentemente, y algo duro, el alemán; de semblante hostil, bigotes y patillas negros, que de lejos parecen dos puñales cruzados debajo de los ojos, el español; muy buen mozo y cortés, eso sí, visto de cerca. El americano *pur sang* es reconocible en su estatura ligeramente superior á la mediana, el perfecto aseo, el cuerpo delgado, flexible, de movimientos rápidos y el aire absorto en el pensamiento de los negocios. Siempre va de prisa, sin mirar á las tiendas ó á las damas, como el francés; en los ferrocarriles es el primero que salta al andén, aun antes de que pare el movimiento del tren; en los vapores brinca al muelle cuando todavía faltan dos varas para unirse al costado de la embarcación; salta de los ómnibus á la calle sin que hayan parado los caballos; es el primero que toma asiento en la luneta del teatro, y se pone el sobretodo cinco minutos antes del desenlace del drama. Llega dos minutos antes que ningún otro al *buffet* ó mostrador en que se come de viaje en los ferrocarriles, toma la mejor pieza de gallina, escoge la mejor fruta, y para él nunca se agota el helado ó el postre. Toma el primer coche al bajar del tren y puede esco-

ger la mejor pieza en el hotel. Compra á flote la mercancía de ultramar, vende su cosecha antes de haberla cogido, descuenta en el mismo día del otorgamiento los pagarés de sus deudores, y prepara todos sus negocios con seis meses de anticipación, sin perjuicio de coger al vuelo los que pasen á su alcance. Sus devaneos amorosos no duran más de una semana: propone casamiento el lunes y se casa el martes. Nace antes de seis meses de concebido, y probablemente muere la víspera, si con ello logra ahorrar algunos pesos. No porque sea avaro, al contrario; nunca su mujer tiene limitación alguna en los gastos, ni él regatea jamás en sus compras.

Esta pasión de los negocios, esta actividad devorante en el trabajo, determina los defectos de sus cualidades. Todo lo hace de prisa, á las veces festinado; en la mesa pasa enteros los bocados, y por eso quizás la dispepsia es la enfermedad nacional; cultiva poco la sociedad doméstica y no es muy galante con la esposa, á la que deja en la más completa libertad; costumbre que podrá tener alguna parte en la frecuencia de los divorcios. No puede soportar la idea de que otro vaya delante de él; en los vapores de los ríos entra en lucha desenfrenada con los que le preceden por ganar la delantera, sin temor alguno de explosión de las calderas; otro tanto hace en el mar, hasta el punto de que, en su rivalidad con la línea inglesa de Cunard, la de Collins, americana, perdió sucesivamente en apuestas de velocidad todos sus vapores. Tratábase recientemente de ocupar con *homesteads* el territorio de Oklahoma, comprado á los indios; al sonar la hora

de la ocupación ya había en las entradas cinco ó seis mil personas listas á penetrar y fundar establecimientos. Veinticuatro horas después ya estaba fundado un pueblo con casas de madera, trazadas las calles y plazas, levantado el plano del futuro acueducto, abierto el Banco, publicado el primer número de un diario, organizada la corporación municipal, abiertos los almacenes de mercancías y flameando la bandera estrellada sobre la fachada de un hotel organizado en sus múltiples pormenores.

El deseo de andar aprisa *(go ahead)* y el de hacer dinero *(make money)* son las dos divisas del americano, y ese espíritu ha contribuído poderosamente á la realización de sus asombrosos progresos. Empero, la unión de esas dos fuerzas es á propósito para descarriar á un pueblo; para convertirlo de un ser racional y sensible, en un autómata del trabajo; de un trabajador honrado en un escamoteador de la fortuna ajena. Toda cualidad humana tiene sus límites, y el equilibrio entre ellas es una ley de perfección. El trabajo y el dinero no son un fin, sino un medio de conquistar la felicidad: convertirlos en objetos finales sería trastornar las leyes morales que presiden al destino y á la misión de la especie humana. No sólo de pan vive el hombre. Hay objetos trascendentales y eternos cuya contemplación levanta los caracteres y retempla el poder de las almas: hay sentimientos delicados que nacen del amor á lo pequeño y lo humilde en los cuales el corazón encuentra las fuentes de los goces más íntimos; la inteligencia, en fin, necesita remontarse á los mundos misteriosos de lo desconocido para traer

de allá algo distinto de las preocupaciones vulgares de la vida ordinaria. Longfellow debería tener otros continuadores; Emerson más discípulos; Channing y Parker otros renuevos; Prescott y Motley más sucesores; la señora Beecher Stowe algunas continuadoras en la tarea de aplicar la inteligencia femenina — no contaminada con las codicias ni con los odios, sino encendida por el fuego de la caridad — á la solución de los grandes problemas sociales.

Tiempo es ya de levantar la mirada á otras regiones.

Sí; tiempo es ya para la mente americana de detenerse á investigar el término adonde conduce su carrera actual. ¿Pretende aislarse del resto de la humanidad, como China, para gozar sola de su prosperidad, sin hacer partícipe de ella al resto de la especie humana? ¿Irá más bien á extenderse, como el mundo romano, á los últimos límites del Continente, por medio de la conquista y del aniquilamiento de las razas inferiores? Ó ¿dominará al fin — al favor de la benéfica influencia de su primera inspiración, representada en sus libres instituciones — la idea de constituir un mundo nuevo en que reinen la justicia y la paz, la caridad y el amor entre todos los hombres, sin acepción de razas, pueblos y religiones?

. . . . . .

De todas esas tres corrientes hay allí señales visibles.

La repugnancia á admitir tanto las manufacturas de otros países como la inmigración extranjera, dan muestra de la primera.

Las adquisiciones sucesivas de territorio, la anexión de Tejas y la conquista de California dejan poca duda respecto de la segunda.

De la tercera hay también señales, pero cada dia más débiles. El actual Congreso Pan-americano de Wáshington, lejos de confirmarla, parece anunciar tendencias egoistas, visibles también en la pretensión á dominar el servicio de los canales interoceánicos en la América Central y Colombia.

La primera de estas tendencias es imposible en el estado actual del mundo. La China misma se ha visto obligada á abrir sus puertas al comercio universal. Pueden las masas americanas tener caprichos momentáneos; pero sería el fenómeno más inexplicable, el de que el pueblo más cosmopolita, la agregación más rara de hombres de diversos países, climas y razas, viniese á dar ejemplo de repulsión á sus antes hermanos y conciudadanos. Esas ideas son suicidas, y pasarán.

La segunda sí es francamente temible. Con un presidente de menos energia que Mr. Lincoln al frente del gobierno, la guerra civil de la secesión hubiera podido dejar semillas de preponderancia militar, el elemento más temible en las democracrias. El general Grant, aunque de carácter modesto y pacífico, poco á propósito para iniciar empresas de ambición personal, quiso abrir la puerta á las conquistas con la adquisición de la bahía de Samaná, y tal vez de toda la isla de Santo Domingo. Tampoco mostró repugnancia á la idea de un tercer período presidencial. Con un Jackson en lugar de un Grant, las llamas de la guerra estarían quizás ardiendo en ambas Américas.

Afortunadamente, también esa guerra civil, sostenida por las poblaciones del Norte en nombre de una idea desinteresada de caridad y filantropía, despertó nobles pensamientos y llevó las almas á la contemplación de altos ideales. El grito de guerra no fué ya de furor, venganza, exterminio; era un grito de enternecimiento que no he leído en la historia de ninguna otra guerra, salvo quizás la de la independencia de Grecia, ahora sesenta años, en la que también se oyeron mezcladas á las voces de muerte invocaciones á los amores del hogar. El grito de guerra del Norte parece que empezaba así :

Just before battle, mother,
We are thinking of thee.
Farewell, father, mother, sister :
We are thinking of you.

(Al entrar en batalla, oh madre. — Estamos pensando en ti. — Adiós, padre, madre, hermana. — Estamos pensando en vosotros).

¡Cómo habían de sentir miedo á la muerte ni alimentar ideas perniciosas los guerreros que se creían sostenidos por la santa oración de las madres, la augusta bendición de los padres y el entrañable cariño de las hermanas y esposas!

También nuestros soldados de la independencia entraban al bautismo del fuego á la voz de

¡VIVA LA AMÉRICA LIBRE!

la América entera, desde la bahía de Baffin hasta Magallanes. Como en todos los grandes movimientos de opinión que á las veces sacuden el alma humana á

la contemplación de grandes objetos, los corazones se ensanchaban á la vasta extensión de dos continentes y al amor de pueblos hermanos, distantes y casi desconocidos.

Sí; el amor al dinero necesita circunscribirse á más estrechos límites en los Estados Unidos. La predicación moral de sus filósofos debiera tomar más á pechos la idea de que la felicidad no consiste tanto en la satisfacción de los apetitos materiales, cuanto en la paz del alma, la moderación en los deseos y en el dulce calor, en el bienestar reflejado que nos viene al contacto de las almas amigas. Las religiones debieran levantarse con más fuerza del estrecho espíritu de secta, desprendiéndose de todo pensamiento de dominación temporal, á cultivar el sentimiento misterioso de solidaridad del hombre con la especie humana y con lo infinito del Universo, fuente inagotable de humildad y de adoración al Espíritu supremo que mantiene el orden eterno de los mundos.

El carácter americano necesita equilibrio entre las ideas individualista y nacional, fuertemente desarrolladas, y la idea de colectividad de la especie, que á las veces aparece obscurecida entre las nieblas. El egoísmo es pequeño : sólo es grande y durable lo que abarca la humanidad entera. De las riquezas materiales sólo suele quedar el testimonio de las ruinas; de la grandeza moral de un pueblo sobrevive una fulguración luminosa al través de los siglos, que sirve de fanal á generaciones sin cuento. « La prosperidad material continuada es con frecuencia funesta para un hombre; para una nación lo es siempre », dijo en

una ocasión solemne uno de sus grandes oradores sagrados (1). El pueblo americano tiene que fundar sus títulos al respeto de la historia, no sólo en la acumulación de los millones, sino en la acumulación de los actos de desprendimiento, abnegación y justicia en favor de la humanidad.

(1) Teodoro Parker.

FIN

ÍNDICE

CAPITULO PRIMERO

CAMINO DE BOGOTÁ Á HONDA

Descripción general de la vía.—Diversas ideas acerca de la comunicación entre Bogotá y el río Magdalena. —Vía de Guarumo á Guaduas, del señor Juan Bernardo Elbers. — Línea de Poncet, acometida por el general Mosquera. —Vía de Cambao.—Ferrocarril del Norte hacia la boca del río Carare. — Vía de Girardot 1

CAPITULO II

VÍAS AL MAGDALENA

Comparación entre estas diversas vías.—Trabajos ejecutados en ellas.— Prolongación de la de Girardot hasta la sabana de Bogotá. 11

CAPITULO III

VÍAS AL MAGDALENA (CONTINUACIÓN)

Estado del camino de la Sabana antes de la construcción del carretero.—Camino de terciopelo.—Su influencia en la agricultura y el comercio de la sabana de Bogotá.—Prolongación hacia el descenso de la cordillera.—Detenida por la irrupción de las ideas relativas á la construcción de ferrocarriles. 19

CAPITULO IV

DE AGUALARGA Á HONDA

El camino de montaña actual desde Agualarga hasta Honda. — Los cafetales de Chimbe. — La trocha de Guaya-

cundo. — Villeta. — El alto del Obispo. — La cuesta de Petaquero.—Las Tibayes.—Guaduas. — *Tusculum*. — El Consuelo.—La llegada al río Magdalena. 28

CAPÍTULO V

REFLEXIONES GENERALES

Estado general de la población á lo largo de la vía.—Atraso de ésta.—Cultivos que pudieran acometerse.—El plátano.—El maíz.—El ensilaje de maíz.—El árbol de pan. —La palma de dátil.—La palma real.—El cacao. — La viña.—Malos sistemas agrícolas de la actualidad.—Los arrendamientos á largo término.—El *matayage*.—Observaciones generales. 43

CAPÍTULO VI

EL MAGDALENA

Sus divisiones naturales.—Alto Magdalena.—Magdalena central.—Bajo Magdalena.—El Delta.—Población de todo el valle.—Ríos tributarios. 55

CAPITULO VII

EL VALLE DEL ALTO MAGDALENA

Recursos naturales.—Productos de la paja nacuma.—El cacao.—El tabaco.—Concentración de la propiedad del suelo.—El vicio de la embriaguez.—Las minas de oro y plata.—La mesa central de Cundinamarca. 69

CAPITULO VIII

EL MAGDALENA CENTRAL

Población general.—Ciudades principales.—Riqueza general. — Deficiencias de la población. — El valle del Magdalena central.—Obstáculos á la colonización de éste. . 80

CAPITULO IX

EL BAJO MAGDALENA

Discripción general.—La ciudad de Mompós.—Magangué. Hidrografía de esta región. — Las llanuras de Corozal. Producciones de ellas.—La banda oriental del bajo Magdalena.—Opinión de Reclus acerca de esta región.—La Sierra Nevada. 89

CAPITULO X

LAS CIUDADES DEL DELTA

Santamarta. — Ventajas y desventajas de ésta. — Sus habitantes. — Proyecto de ferrocarril al Banco. — Cartagena.—Origen de su prosperidad.—El Dique.—Avance del mar sobre la tierra. — Barranquilla y Sabanilla. — El Ferrocarril. — Su porvenir. — Las líneas de vapores trasatlánticos. 99

CAPITULO XI

VALOR TRASCENDENTAL DEL RÍO MAGDALENA

Resumen.—Comparación entre el valle del Magdalena y el resto de la República.—Comercio por el río Magdalena. —Los vapores de este río.—Valor de éste para la industria del país.—Necesidad de mojorar el canal navegable.— Cambios en el lecho de éste. — Sus inconvenientes. — Gran inundación en 1886. 121

CAPÍTULO XII

LOS CAMINOS AL MAGDALENA

Distribución de la población entre las diversas alturas de la cordillera.—Caminos que los diversos grupos de población necesitan.—Timaná y La Plata.—Chaparral y Ortega. — Ibagué y su comarca. — Valles del río Fusagasugá.—Bogotá y las mesas de Cundinamarca.—Medellín y su comarca. — Chiquinquirá y Tunja. — Vélez, Moniquirá y Suaita. — Socorro, San Gil, Barichara y Zapatoca. — El Circuíto de Girón. — Ocaña. — Cúcuta y sus valles. 139

CAPÍTULO XIII

LA INMIGRACIÓN AL VALLE DEL MAGDALENA

Necesidad de brazos extranjeros. —Condiciones que esta inmigración requiere.—La raza blanca no es á propósito para colonizar las tierras tropicales.—La africana es la adecuada para iniciar esa empresa.—Á ella se debe la colonización de la América tropical.—Necesidad del cruzamiento entre las razas blanca y negra en América. . 161

CAPÍTULO XIV

COLONIZACIÓN COLOMBIANA DEL VALLE DEL MAGDALENA

Págs.

La colonización colombiana del valle del Magdalena. — Poblaciones de las cordilleras que podrían ocupar las orillas del río.— El antioqueño y el socorrano.— Deberían ser precedidas de la ocupación por las razas vacuna y de cerda. — Ejemplo de la colonización del valle del Mississippi.—Para ello no hay base en los rebaños de los Estados de Bolívar y Magdalena 175

CAPÍTULO XV

LA NAVEGACIÓN POR VAPOR

Vehículos del tiempo de la Colonia.— Vida salvaje en el Magdalena.—La poesía de Madiedo.—La independencia de Colombia.—Días solemnes.—Inmigración extranjera notable.—El señor Elbers.—Sus primeros vapores.—Revocación del privilegio concedido á éste.—El señor Francisco Montoya y el vapor *La Unión*.— Las compañías de Santamarta y de Cartagena.—Nuevos vapores.—La abolición del estanco del tabaco asegura la navegación por vapor.—Reseña acerca de esta medida. 182

CAPITULO XVI

VIAJE POR EL MAGDALENA. — HONDA

La vista del río. — Mejoras en el tránsito introducidas por el ferrocarril de La Dorada. — Honda antes del terremoto de 1805. — El ferrocarril de La Dorada. — Sus proyectistas. — Aspecto de la población. — El clima del río. — La bajada. — Puerto Niño. — Buenavista. — Nare. — Puerto Berrío. 209

CAPITULO XVII

DE PUERTO BERRÍO Á LA BOCA DE LEBRIJA

El poblado de Puerto Berrío. — El ferrocarril de Antioquia.— Trazado de éste.—Ríos tributarios al Magdalena Central. — El San Bartolomé, El Carare. — El Opón, El Sogamoso, El Colorada. — El pueblo de Carare y su comarca. — Los indios aruacos. — Entrada de Gonzalo Jiménez de Quesada por el Opón. — La

Págs.

Tora, hoy Barrancabermeja. — Barbacoas. — Victoria fluvial en la guerra de Independencia. — El general Córdoba. — Puerto Wilches. — Paturia. — El Puerto de Botijas 227

CAPITULO XVIII

DE LA BOCA DE LEBRIJA AL BANCO

Escalas entre Puerto Berrío y Bodega Central. — Caminos del Magdalena á Bucaramanga. — La isla de Morales. — Puerto Nacional. — La Gloria. — Caminos del Magdalena á Ocaña. — El Carmen (de Ocaña). — Habitaciones humanas en las orillas del Magdalena Central. — Los leñateos. — Las aldeas. — Industrias que pudieran tener importancia en esos lugares. — Cómo formaba el Gobierno colonial las poblaciones en el Magdalena. — Tamalameque, antes Sompallón, punto de escala en la expedición de Gonzalo Jiménez de Quesada. — Población de las orillas del Bajo Río al tiempo de la conquista. — Sufrimientos de los conquistadores en el trayecto de la Ciénaga de Santamarta á Tamalameque. 244

CAPITULO XIX

DEL BANCO Á BARRANQUILLA

El Banco. — Los jefes liberales muertos en la Humareda. — La Humareda. — Principia el Bajo Magdalena. — El brazo de Loba. — Magangué. — Tacaloa. — La batalla de Tenerife. — Hermógenes Maza. — Calamar. — Las tardes en el Magdalena. — *The Muddy Magdalena.* — Las cercanías de Barranquilla. — Recapitulación de las distancias. 260

CAPÍTULO XX

DE BARRANQUILLA Á COLÓN

Las afueras de Barranquilla. — El ferrocarril de Bolívar. — Salgar. — El mar. — La salida del sol. — Cartagena otra vez. — Las costas del Darién y sus indígenas . . 282

CAPITULO XXI

COLÓN Y PANAMÁ

Págs

Colón. — Noticias históricas. — Aspecto de las calles. — La comarca á lo largo del ferrocarril. — La población de la misma zona. — Los africanos de Liberia. — Los cultivos. — Panamá. — Causas de su decadencia hasta 1848. — Los bucaneros. — La navegación por el estrecho de Magallanes. — Las minas de California. — Estado moral y político de Panamá al tiempo del descubrimiento de ellas. — El veneno de las serpientes. — Desafío indígena. — Panamá en 1887. — ¿Qué se ha hecho el dinero regado en los trabajos del Canal? — Los grupos étnicos de la población panameña. — Necesidad de grandes libertades municipales. 293

CAPÍTULO XXII

EL FERROCARRIL Y EL CANAL INTEROCEÁNICO

Insuficiencia del ferrocarril para el tránsito interoceánico. — Costo de construcción del ferrocarril. — Sus productos. — Progreso realizado con el camino de hierro. — Crisis de esta empresa en 1870. — Porvenir del ferrocarril y del canal. — Los trabajos del canal. — Se requieren tres canales paralelos. — Instrumentaje empleado en la excavación. — Dificultades principales : el río Chagres y el clima. — La desmoralización de los empleados. — El cambio de ingenieros-directores originado por la muerte de éstos. — Las habitaciones de los jornaleros y de los empleados en la línea de los trabajos. — Clasificación de los trabajos. — Dinero regado en el Istmo por la empresa del canal. — Los trabajadores y sus procedencias. — Los chinos. — Presupuestos formados con anterioridad á los trabajos. — El gasto real enormemente mayor. — La actitud hostil del Gobierno americano. 327

CAPÍTULO XXIII

DE COLÓN Á NUEVA ORLEÁNS

Las islas de San Andrés y Providencia. — Las Bocas del Mississippi. — Puerto Eads. — Gasto impendido en la

Págs.

apertura de la barra. — Importancia de esta obra para las poblaciones del valle de Mississippi. — Las orillas del Mississippi entre Puerto Eads y Nueva Orleáns. — La cuarentena. — Aspecto del Mississippi. — Los diques de sus orillas. — La llegada á Nueva Orleáns. 361

CAPITULO XXIV

EL ESTADO DE LUISIANA

La adquisición de su territorio por los Estados Unidos. — Extensión superficial. — La población. — Comparación entre el Estado de Luisiana y los de Bolívar y Magdalena en Colombia. — Distribución del suelo. — Riqueza general. — Consecuencias de la abolición de la esclavitud. — Comparación entre Luisiana y otros Estados de la Unión Americana. — Producciones principales de Luisiana. — Organización agrícola. — La raza blanca y la africana 402

CAPITULO XXV

EL VALLE DEL MISSISSIPPI

Importancia general de este valle. — Sus diversas hoyas hidrográficas. — Comunicaciones con el resto de la Unión. — Producciones principales. — El maíz. — Los cerdos. — *King-corn*. — El maíz es la producción principal de los Estados Unidos. — Producción de él por fanegada. — El maíz y la producción animal. — Gran distribución de la propiedad territorial. — Cultivo de las tierras por los propietarios mismos. — Jornaleros y salarios de éstos. — Orígenes diversos de los pobladores del valle. — Los extranjeros. — Los africanos. — Causas de su prosperidad. — *El Cotton gin*. — La segadora M'Cormick. — La navegación por vapor. — El aceite de la semilla de algodón. 426

CAPITULO XXVI

DE NUEVA ORLEÁNS Á SAN LUIS

El carro de camas (*sleeping-car*). — Conversación con un clérigo protestante. — Estado de Mississippi. — Sus producciones, riqueza y población. — Las maderas. — Necesidad de dar protección á los bosques. — El Es-

Págs.

tado de Tennessee. — Sus producciones, riqueza y población. — El Estado de Kentucky. — Producciones, riqueza y población. — El pasto azul. — Cambio de climas, producciones y estado de civilización á medida que se viaja de sur á norte.—Llegada á la boca del Ohio. — Paso del Ohio. — El valle de este río. — Llegada á San Luis 461

CAPITULO XXVII

SAN LUIS (DE MISSOURI)

Rápido progreso de esta ciudad. — Es un tipo de ciudad moderna. — Aspecto general. — El puente sobre el Mississippi. — Condiciones que la civilización exige en las ciudades modernas. — Anchura de las calles. — Área de caserío muy amplia. — Los parques. — Influencia de las mejoras en la disminución de la mortalidad. — Las cloacas. — El agua potable. — Gasto impendido en acueductos en diversas ciudades del mundo. — El piso de las calles. — El plano de las ciudades trazado con anticipación. — Los medios de locomoción. —Crédito municipal.—Deudas de las ciudades americanas. — Objetos en que se han invertido los empréstitos. — Rentas municipales. — Contribuciones directas. — Riqueza de las ciudades americanas. — Distribución de las diversas clases de población entre las diversas partes de las ciudades. — La filantropía de los americanos. — Su grande espíritu público. — Las asociaciones benévolas. — Las iglesias de San Luis. — Los hoteles. — Los vinos americanos. — Proyectos de los comerciantes de San Luis relativos al comercio con Sur-América 484

CAPÍTULO XXVIII

EL ESTADO DE MISSOURI

Territorio, población y riqueza. — Industrias principales. — Razas diversas de población. — Los dos grandes tipos de la población blanca en los Estados Unidos. . 528

CAPITULO XXIX

LA REINA DE LOS LAGOS

Págs.

Llegada á Chicago. — Progreso rapidísimo de esta ciudad. — Sus principales producciones. — Investigación de las causas de esta rápida evolución. — Su situación comercial. — Belleza de sus calles. — La Avenida Michigan. — La grande avenida circular. — Una representación en el teatro Mc-Vicker. — El *Wild-West* y el Circo romano. — Los *Stock-Yards* — Las *Packing Houses*. — La división del trabajo. — El trigo. — Cobden y la Liga. — El libre cambio. — Influencia de los trabajos de Cobden en el progreso de América y en la evolución política de Europa. — Los ferrocarriles y Chicago. — Ideas retrógradas dominantes en los Estados Unidos con relación al libre cambio. — Riqueza enorme de Chicago. — Los clubs, los Bancos y el espíritu de asociación. — El incendio de 1871. 536

CAPITULO XXX

EL ESTADO DE ILLINOIS

Progreso de su población. — Riqueza general. — Producciones. — El elemento extranjero. — La inmigración europea prefiere las altas latitudes. — Los canales de Illinois. — La comodidad de los ferrocarriles y sus diversas clases de vehículos para pasajeros. — Pullman-City. — Experimento social. — Las dos naturalezas del americano. 580

CAPITULO XXXI

CINCINNATI

Aspecto general. — Progreso de la población. — Espíritu comercial de sus habitantes. — *Los reporters*. — Entrevista con uno de éstos. — La plaza del agua. — Espléndida fuente. — Cincinnati á vuelo de pájaro. — El Museo de Bellas Artes. — Las manufacturas de la ciudad. — El movimiento comercial. — El Ohio en Cincinnati, y su navegación. — El precio de los fletes. — La Cámara de Comercio. — Los puentes sobre el Ohio. —

Págs.

Covington y Newport. — Un cuartel americano. — Otra vez los masones. 591

CAPÍTULO XXXII

EL ESTADO DE OHIO

Aumento de su población. — Aumento mucho mayor de su riqueza. — Producciones. — *Over-production*. — La lucha por la vida entre diversas naciones. — Producciones nuevas en embrión en los Estados Unidos. — Más azúcar. — De *sorgo* y de remolacha. — La sericicultura. — Los vinos. — La reforma de las razas de ganado. — La producción de leche, queso y mantequilla. — La de carne vacuna. — La alimentación del ganado vacuno. — Las razas mejoradas. — Reminiscencias acerca de esta materia en Colombia.— Las enfermedades del ganado. — La fiebre de Tejas ó la *ranilla*. — El comercio de ganados. 618

CAPÍTULO XXXIII

PITTSBURGO

El paisaje. — Aspecto distinto del país. — La región minera. — Producciones. — Riqueza. — El gas natural. — El Hotel Duquesne. — *Home, sweet home!*— Visita desgraciada á algunas fábricas. — Calor insoportable. — Progreso de Pittsburgo. — Esperanzas. 646

CAPITULO XXXIV

IMPRESIONES GENERALES ACERCA DE LA UNIÓN AMERICANA

Su fundación y crecimiento es el hecho social más notable de la historia moderna. — La grandeza de sus proporciones. — La solidez de su Constitución política. — El respeto unánime que profesan á ella los americanos. — La cohesión nacional sostenida principalmente por las vías de comunicación y el periodismo. — Lo que será dentro de un siglo. — Su progreso no sólo es material, sino intelectual y moral. — Caracteres intelectuales de los principales pueblos civilizados. — El de

Págs.

los Estados Unidos consiste en la aplicación práctica de las ciencias al servicio del hombre. — Causas de esta prosperidad. — Las instituciones republicanas. — *La Homestead law*. 659

CAPÍTULO XXXV

IMPRESIONES GENERALES (CONTINUACIÓN)

Factores principales. — Población. — Territorio. — Riqueza. — Producción. — Consumos. — Ahorros. — Extensión cultivada. — Pormenor de la producción agrícola. — Divisiones generales del territorio. — Adquisiciones paulatinas. — Población. — Sus orígenes diversos. — El elemento extranjero y su distribución. — Trabajadores y su distribución entre los diversos trabajos. — Población urbana. — Distribución de los pobladores según la altura sobre el nivel del mar. — Según los grados de calor del clima. — Las manufacturas. — Desarrollo de ellas en los últimos sesenta años. — Clasificación de los valores que componen la riqueza general. — Distribución geográfica de la riqueza. — Las rentas públicas y su distribución. — La deuda pública. 684

CAPITULO XXXVI

PROBLEMAS AMERICANOS

Conservación de la integridad de la Unión. — La raza negra. — Anexación del Canadá. — Conquistas ó adquisiciones de nuevos territorios en Méjico y la América Central. 708

CAPÍTULO XXXVII

PROBLEMAS AMERICANOS (CONTINUACIÓN)

La inmigración extranjera. — Sus ventajas. — Sus inconvenientes. — Ideas políticas contrarias á la constitución americana. — Corrupción del sufragio. — Relajación del respeto á la ley. — La embriaguez. — Medidas adoptadas para combatirla. 748

CAPITULO XXXVIII

PROBLEMAS AMERICANOS (CONTINUACIÓN)

Págs

Los centros de mendicidad y prostitución. — El aumento de extensión en las propiedades territoriales. — Los grandes millonarios. — La inmigración de mongoles. — Consecuencias posibles de su expulsión de los Estados Unidos. — Resumen de las ventajas é inconvenientes de la inmigración extranjera. 770

CAPÍTULO XXXIX

LAS RELIGIONES

Las religiones 787

CAPÍTULO XL

LOS IDEALES AMERICANOS

Evolución de los partidos. — La reforma del servicio civil. — Combate á la Plutocracia. — Proteccionismo. — Libre cambio. — La plétora del Tesoro. — Los partidos actuales. 795

CAPÍTULO XLI

NUBES EN EL HORIZONTE

Los *Trusts*. — Las asociaciones obreras. — La intervención del gobierno en la lucha entre el capital y el trabajo. 829

CAPÍTULO XLII

NUBES EN EL HORIZONTE (CONTINUACIÓN)

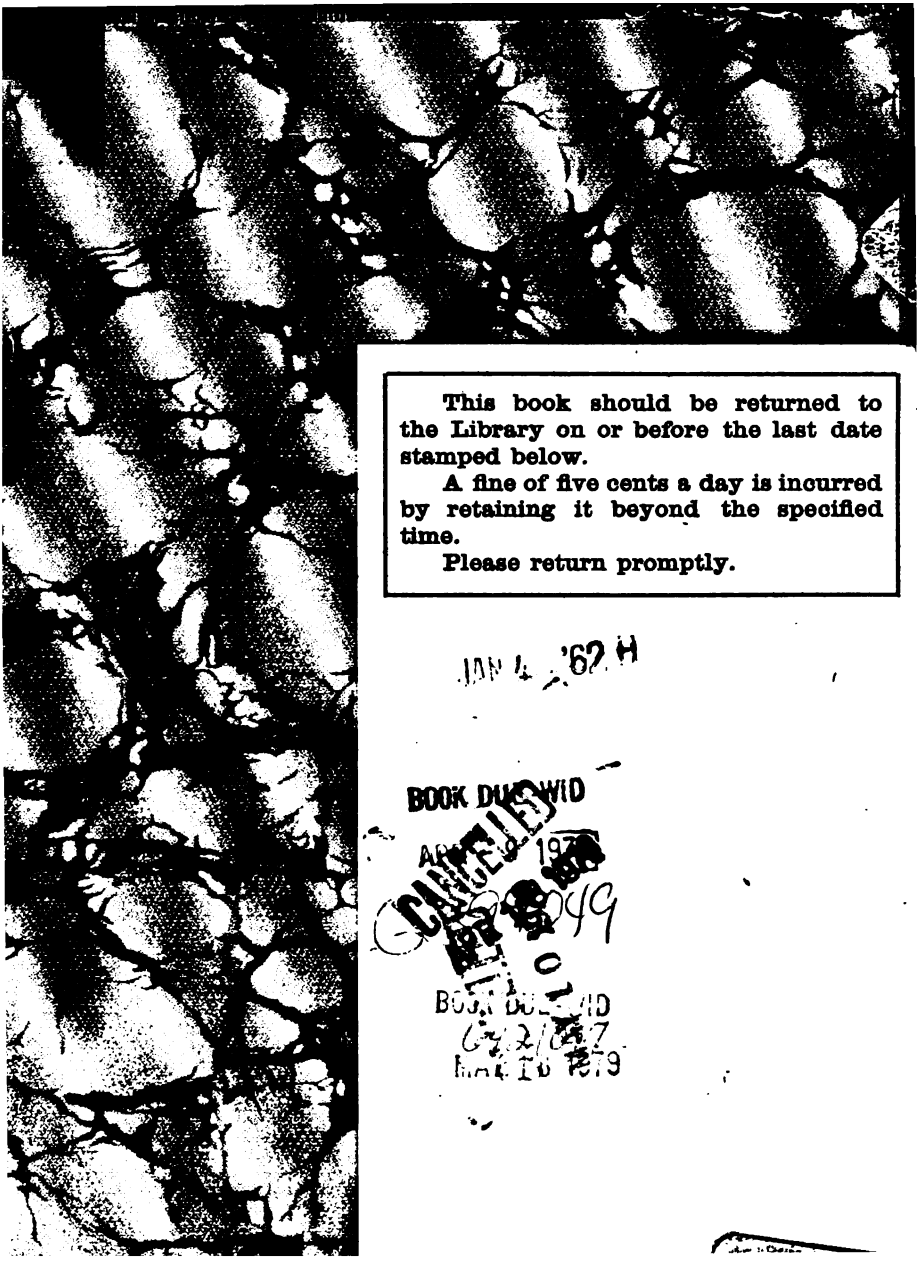
Las pensiones. — La *Linch law*. — El divorcio. 852

CAPÍTULO XLIII

IMPRESIONES FINALES

Poder limitado del Gobierno. — Asco universal. — Rasgos fisionómicos del pueblo, en particular del americano *pur-sang*. — ¿Á dónde camina esa nación? — Le sobra amor al dinero. — Debiera cultivar más su carácter moral. 879

Paris. — Tip. Garnier Hermanos, 6, rue des Saints-Pères.



This book should be returned to the Library on or before the last date stamped below.

A fine of five cents a day is incurred by retaining it beyond the specified time.

Please return promptly.

JAN 4 '62 H

BOOK DUE WID

CANCELLED

BOOK DUE WID